

# **S K R I P S I**

## **IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 27 TAHUN 2010 TENTANG RETRIBUSI PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM KOTA TEMBILAHAN**

Diajukan Untuk Memenuhi dan Melengkapi Syarat-syarat Guna Mencapai Gelar  
Sarjana Dalam Ilmu Administrasi Negara



**BUSTAMIN**  
**10975008184**

**PROGRAM S-1  
JURUSAN ADMINISTRASI NEGARA**

**FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SULTAN SYARIF KASIM RIAU  
PEKANBARU  
2013**

**ABSTRAK**  
**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 27 TAHUN 2010**  
**TENTANG RETRIBUSI PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM**  
**KOTA TEMBILAHAN**  
**Oleh: BUSTAMIN**

*Penelitian ini dilaksanakan pada Kantor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui bagaimanakah implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan. Untuk mengetahui implementasi Peraturan Daerah tersebut, ada 3 (tiga) indikator yang menjadi ukuran yaitu: penetapan dan struktur besarnya tarif retribusi, tata cara pemungutan dan wilayah pungutan, pengawasan dan sanksi administrasi. Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi, kuisioner, wawancara, dan dokumentasi. Kemudian teknik analisa data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah bersifat deskriptif kualitatif, yaitu data yang terkumpul diolah dan dianalisis dengan menguraikan serta mengaitkan dengan teori-teori yang sesuai dengan permasalahan yang ada, dan ditabulasi sesuai dengan susunan sajian data yang dibutuhkan untuk menjawab masing-masing masalah, lalu memberikan interpretasi terhadap hasil yang relevan, kemudian ditarik kesimpulan dan saran. Populasi dan sampel dalam penelitian ini terdiri dari: (1) dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sebanyak 6 orang (2) Pihak Kontraktor 17 orang dan (3) pengguna jasa parkir/masyarakat sebanyak 100 orang yang kemudian di jadikan sampel dengan menggunakan Teknik Insidental sampling. Berdasarkan hasil angket penelitian Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan masih dalam kateori Kurang Sesuai dan diperkuat dari hasil observasi dan wawancara terdapat beberapa permasalahan yaitu, masih lemahnya Sumber Daya Manusia (SDM) petugas parkir, masih ada petugas parkir yang minta uang parkir tidak sesuai ketentuan, tidak memberikan karcis, tidak memakai atribut perparkiran serta sosialisasi yang dilakukan Pemerintah Daerah belum dilakukan dengan baik dan masih seringnya masyarakat menjumpai petugas parkir liar.*

*Kata Kunci: Kebijakan, Implementasi, Struktur, Wilayah, Pengawasan dan Sanksi Administratif.*

## DAFTAR ISI

**LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI**  
**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI**  
**ABSTRAK**

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR BAGAN.....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	11
1.3 Tujuan Penelitian .....	11
1.4 Manfaat Penelitian .....	12
1.5 Sistematika Penulisan .....	12
<b>BAB II    TELAAH PUSTAKA</b>	
2.1 Kebijakan Publik .....	14
2.1.1 Kebijakan .....	19
2.2 Implementasi Kebijakan .....	20
2.2.1 Model-Model Implementasi kebijakan .....	23
2.3 Pelayanan Publik .....	33
2.3.1 Pelayanan Konteks Islam .....	38
2.4 Pendapatan Asli Daerah.....	39
2.5 Retribusi .....	44
2.5.1 Retribusi Parkir .....	48
2.6 Penelitian Terdahulu.....	55
2.7 Defenisi Konsep .....	56
2.8 Konsep Operasional.....	58
2.9 Teknik Pengukuran.....	61
<b>BAB III    METODE PENELITIAN</b>	
3.1 Jenis Penelitian .....	62
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	63
3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	63

3.4 Sumber Data Penelitian .....	66
3.4.1 Data Primer .....	66
3.4.2 Data Skunder .....	67
3.5 Teknik Pengumpulan Data .....	68
3.6 Analisa Data .....	70
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN</b>	
4.1 Kota Tembilahan .....	72
4.1.1 Fisografi .....	73
4.1.2 Struktur Tanah .....	74
4.1.3 Vegetasi .....	75
4.1.4 Iklim .....	75
4.1.5 Pengairan .....	76
4.1.6 Potensi .....	76
4.2 Sejarah Singkat Dinas Perhubungan .....	78
4.3 Visi dan Misi Dinas Perhubungan .....	79
4.4 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan .....	80
4.4.1 Kepala Dinas .....	80
4.4.2 Sekertariat .....	81
4.4.3 Bidang Perhubungan Darat .....	83
4.4.4 Bidang Perhubungan Laut dan Sungai .....	87
4.4.5 Bidang Perhubungan Udara .....	91
4.4.6 Bidang Komunikasi dan Informatika .....	95
4.5 Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan .....	98
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
5.1 Identitas Responden .....	102
5.1.1 Tingkat Umur Responden .....	102
5.1.2 Jenis Kelamin Responden .....	104
5.1.3 Tingkat Pendidikan Responden .....	105
5.1.4 Jenis Pekerjaan Responden .....	107
5.2 Analisis Indikator Variabel Penelitian .....	109
5.2.1 Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi .....	110

5.2.2 Tata Cara Pemungutan dan Wilayah Pungutan .....	126
5.2.3 Pengawasan dan Sanksi Administrasi .....	150

## **BAB VI PENUTUP**

6.1 Kesimpulan .....	170
6.2 Saran .....	172

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Target dan Realisasi Retribusi Parkir Umum di Kota Tembilahan .....	6
Tabel I.2	Pungutan Retribusi Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan Per-hari .....	10
Tabel II.1	Pengutan Retribusi Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan Per-hari .....	51
Tabel II.2	Konsep Operasional Penelitian Implementasi Perda Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan .....	60
Tabel III.1	Jumlah Populasi dan Sampel Penelitian Implementasi Perda Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan.....	61
Tabel V.1	Keadaan Responden Berdasarkan Umur .....	103
Tabel V.2	Keadaan Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	105
Tabel V.3	Keadaan Responden Berdasarkan Jenjang Pendidikan .....	106
Tabel V.4	Keadaan Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	108
Tabel V.5	Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum .....	111
Tabel V.6	Tanggapan Responden Mengenai Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi dengan Memperhatikan Kemampuan Masyarakat dan Keadilan.....	112
Tabel V.7	Tanggapan Responden Mengenai Besarnya Tarif Retribusi yang dipungut Tidak Memberatkan Pengguna Jasa Parkir Karna Sudah Sesuai dengan Kemampuan Masyarakat .....	114
Tabel V.8	Tanggapan Responden Mengenai Pernahkah dilakukan Sosialisasi Oleh Pemerintah Daerah Terkait Besarnya Tarif Retribusi Parkir Kepada Masyarakat.....	115
Tabel V.9	Tanggapan Responden Mengenai Tarif Retribusi yang ditetapkan Dalam Peraturan Daerah dengan Implementasi di Lapangan .....	118
Tabel V.10	Tanggapan Responden Mengenai Pernah diminta Oleh Petugas Parkir dengan Jumlah Tarif Retribusi Tidak Sesuai dengan Ketentuan Peraturan Daerah .....	120
Tabel V.11	Tanggapan Responden Mengenai Pemerintah Daerah Sudah Melakukan Evaluasi Tarif Retribusi Sesuai dengan Ketentuan Peraturan Daerah .....	123

Tabel V.12	Rekapitulasi Jawaban Responden dengan Indikator Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi.....	124
Tabel V.13	Tanggapan Responden Mengenai Petugas Parkir Memberikan SKRD/Karcis dan Sejenisnya Kepada Pengguna Jasa Parkir .....	129
Tabel V.14	Tanggapan Responden Mengenai Pernah Menerima Karcis Palsu Dari Petugas Parkir .....	132
Tabel V.15	Tanggapan Responden Mengenai Pelaksanaan Pemungutan Retribusi Parkir Pemerintah Daerah Melakukan Kerja dengan Pihak Ketiga.....	136
Tabel V.16	Tanggapan Responden Mengenai Apakah Kerjasama yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan Pihak Kontraktor Sudah Berjalan dengan Baik .....	138
Tabel V.17	Tanggapan Responden Mengenai Petugas Parkir Dalam Memberikan Pelayanan Memakai Atribut.....	141
Tabel V.18	Tanggapan Responden Mengenai Pernah Menjumpai Petugas Parkir Liar/Ilegal .....	144
Tabel V.19	Tanggapan Responden Mengenai Petugas Parkir Melakukan Pungutan Retribusi Sudah Sesuai dengan Wilayah yang Telah ditetapkan Dalam Kontrak/Surat Perjanjian.....	146
Tabel V.20	Tanggapan Responden Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Melakukan Penertiban di Tempat-Tempat yang dilarang Untuk dijadikan Parkir.....	147
Tabel V.21	Rekapitulasi Jawaban Responden dengan Indikator Tata Cara Pemungutan dan Wilayah Pemungutan .....	148
Tabel V.22	Tanggapan Responden Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Melakukan Pengawasan Pengelolaan Parkir di Lapangan.....	153
Tabel V.23	Tanggapan Responden Mengenai Sudahkah Berjalan dengan Baik Fungsi Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Terhadap Pengelolaan Perparkiran di Kota Tembilahan.....	155
Tabel V.24	Tanggapan Responden Mengenai Pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Terhadap Petugas Parkir yang Melakukan Pungutan Retribusi Tidak Sesuai Ketentuan .....	156

Tabel V.25	Tanggapan Responden Mengenai Pihak Kontraktor yang Tidak Membayar Retribusi Tepat Waktu akan di Kenakan Sanksi 2% .....	158
Tabel V.26	Tanggapan Responden Mengenai Sanksi yang dikenakan Kepada Pihak Kontaktor Karna Tidak Membayar Tepat Waktu Sudah Sesuai dengan Aturan yang Berlaku .....	159
Tabel V.27	Tanggapan Responden Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Memberikan surat Teguran Kepada Wajib Retribusi yang Jatuh Tempo .....	162
Tabel V.28	Rekapitulasi Jawaban Responden dengan Indikator Pengawasan dan Sanksi Administrasi .....	166
Tabel V.29	Rekapitulasi Jawaban Responden Tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan .....	168



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Konsep otonomi daerah berawal dari Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana terdapat pada Bab VI Pasal 18 disebutkan bahwa pembagian Daerah Indonesia atas dasar daerah besar dan kecil, dengan bentuk dan susunan pemerintahannya ditetapkan dengan Undang-undang, dengan memandang dan mengingat dasar permusyawaratan dalam sistem pemerintahan Negara, dan hak-hak asal usul dalam daerah-daerah yang bersifat istimewa (dalam Syauckani dkk, 2007:57-58), dalam rangka mewujudkan ketentuan pasal tersebut maka Komite Nasional Pusat (KNP) mengeluarkan Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang kedudukan Komite Nasional Daerah (KND) dan diterima oleh pemerintah, kemudian menjadi Undang-Undang Nomor 1 tahun 1945 yang merupakan Undang-undang tentang Pemerintahan Daerah yang pertama dibuat oleh bangsa Indonesia. Akan tetapi Undang-undang tersebut tidak memuat penjelasan secara rinci sehingga dalam pelaksanaannya menimbulkan berbagai persoalan maka Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia (MENDAGRI) memberikan penjelasan terhadap Undang-undang tersebut antara lain: (1) Kemerdekaan untuk mengadakan peraturan-peraturan untuk kepentingan daerahnya (otonomi) (2) Pertolongan kepada pemerintah atasan untuk menjalankan peraturan-peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah itu (*medebewind dan selfgovernment*) (3) Membuat peraturan mengenai suatu hal yang diperintahkan oleh UU umum, dengan ketentuan bahwa peraturan itu

harus disahkan lebih dulu oleh pemerintah atasan (wewenang di antara otonomi dan *selfgovernment*). Sebab Undang-Undang Nomor 1 tahun 1945 sangat bersifat sederhana dibuat guna memenuhi kebutuhan sementara maka diubah dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 1948 yang kemudian direvisi lagi menjadi Undang-Undang Nomor 1 tahun 1957.

Perjalanan perpolitikan Indonesia mengalami perubahan ketika Presiden Soekarno mengeluarkan Dekrit tentang kembali kepada UUD 1945 yang sebelumnya dari UUDS pada tanggal 5 Juli tahun 1959, dengan perubahan tersebut pemerintah mencabut Undang-Undang Nomor 1 tahun 1957 karena dianggap produk dari suatu sistem yang liberal yang tidak sesuai dengan kehidupan politik yang berkembang dalam konteks demokrasi terpimpin, pemerintah mengganti Undang-undang tersebut dengan Penetapan Presiden Nomor 6 tahun 1959 yang kemudian direvisi lagi menjadi Undang-Undang Nomor 18 tahun 1965 yang menggantikan seluruh peraturan perundangan sebelumnya yang mengatur tentang Pemerintahan Daerah di Indonesia.

Runtuhnya Orde lama pada tahun 1965 dengan ditandai jatuhnya Soekarno dan digantikan oleh Soeharto maka sistem perpolitikan Indonesia juga mengalami perubahan dimana periode ini konfigurasi politik otoritarian dan dengan hakekat otonomi yang sentralisasi serta Undang-Undang Nomor 18 tahun 1965 tentang Pemerintahan Daerah berhasil diubah dengan Undang-undang Nomor 5 tahun 1974 yang disesuaikan dengan perkembangan politik

pada saat itu yang meninggalkan prinsip otonomi yang riil dan seluas-luasnya dan diganti dengan prinsip otonomi yang nyata dan bertanggungjawab.

Pada tahun 1998 berakhirnya orde baru muncul reformasi sampai sekarang yang telah lama didambakan oleh seluruh rakyat Indonesia, dengan semangat demokrasi, dilihat dalam kurung waktu yang singkat pemerintah telah melakukan amandemen UUD beberapa kali. Begitu juga dengan Undang-undang tentang Pemerintahan Daerah. Undang-undang Nomor 5 tahun 1974 diubah menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah yang kemudian direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan ditambah pula dengan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara pusat dan daerah maka daerah berhak mengurus rumah tangganya sendiri secara mandiri. Hakekat dari pada otonomi daerah ini, adalah memberikan kewenangan urusan pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada daerah meliputi prakarsa, perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian dan evaluasi segi-segi pembiayaan dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan. Salah satu peranan pemerintah daerah itu dapat terlihat dalam mengelola keuangan daerah pada posisi yang sangat krusial untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya.

Keuangan daerah satu dasar kriteria untuk mengetahui secara nyata daerah dalam mengatur rumah tangganya sendiri. Keuangan daerah memberikan kontribusi yang tidak sedikit dalam pelaksanaan pembangunan di daerah. Kemampuan suatu daerah untuk dapat melaksanakan dan mengurus

rumah tangganya sendiri maka daerah harus mempunyai sumber-sumber yang cukup.

Hasil yang didapat dari penyelenggaraan otonomi daerah adalah kemampuan pemerintah daerah dalam mengelola keuangan daerah untuk penyelenggaraan urusan daerah. Artinya daerah memiliki kewenangan untuk menggali sumber keuangan secara mandiri, mengelola dan menggunakannya dalam membiayai penyelenggaraan Pemerintahan daerah. Faktor yang sangat menentukan didalam mengelola keuangan adalah pengelolaan terhadap penerimaan pendapatan daerah. Pendapatan daerah dapat berasal dari pendapatan asli daerah sendiri, dana perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, pinjaman daerah dan pendapatan daerah lainnya yang masih sah.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana terdapat pada Pasal 157, disebutkan sumber pendapatan daerah terdiri atas Pendapatan Asli Daerah yang selanjutnya disebut PAD yaitu hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan yang dipisahkan, dan lain-lain PAD yang sah. Pendapatan Asli Daerah (PAD) sebagai salah satu sumber penerimaan daerah mempunyai peranan penting dalam pembangunan.

Peranan PAD dapat dilihat dalam pelaksanaan otonomi daerah di mana peranan PAD diharapkan dan diupayakan dapat menjadi sumber utama dalam membiayai kegiatan pembangunan di daerah. Pemerintah daerah harus dapat mengupayakan peningkatan penerimaan yang berasal dari daerah sendiri.

Peningkatan penerimaan PAD akan memperbesar tersedianya keuangan daerah yang dapat digunakan untuk berbagai kegiatan pembangunan yang bersipat mandiri. Berdasarkan hal itu, perlu adanya strategi peningkatan pendapatan daerah, khususnya dalam hal retribusi daerah sebagai salah satu sumber di dalam PAD.

Retribusi daerah sebagai salah satu komponen PAD memberikan kontribusi bagi pendapatan asli daerah. Retribusi daerah memberikan kontribusi yang tidak sedikit pada pemerintah daerah, demikian juga dengan retribusi parkir yang turut menyumbangkan pendapatan kedalam Pendapatan Asli Daerah (PAD). Hal ini pun serupa terjadi di Kota Tembilahan yang memiliki potensi sumber daya dibidang retribusi parkir umum.

Kota Tembilahan merupakan Ibu Kota Kabupaten Indragiri Hilir atau dikenal Negeri Seribu Parit yang juga penghasil pertanian/perkebunan kelapa terbesar di Indonesia, di mana Kabupaten Indragiri Hilir merupakan kabupaten yang memiliki Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang relatif kecil, yang mana berimplikasi pada pembangunan infrastruktur yang belum memadai khususnya jalan, jembatan, pelabuhan dan fasilitas-fasilitas lainnya. Maka beranjak dari permasalahan tersebut Pemerintahan Daerah Kabupaten Indragiri Hilir mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2001 tentang Retribusi Parkir, yang kemudian diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Terbitnya Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum diharapkan dapat memberikan

kontribusi yang positif dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Indragiri Hilir, yang dikelola oleh Dinas terkait yaitu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir dengan proses pelayanan yang cepat, efisien, dan efektif.

Semenjak diberlakukannya Perda di atas hingga saat ini Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika telah melakukan pungutan retribusi parkir sebagaimana dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

**Tabel I.1**  
**Target dan Realisasi Retribusi Parkir Umum di Kota Tembilahan**

No	Tahun	Target	Realisasi	Persentase
1	2007	90.000.000	70.000.000	77.78%
2	2008	100.000.000	98.400.000	98.40%
3	2009	100.000.000	107.350.000	107.35%
4	2010	120.000.000	68.440.000	57.03%
5	2011	170.000.000	58.299.500	34.29%
6	2012	170.000.00	-	-

*Sumber: Dinas Pendapatan Daerah Kab.Indragiri Hilir Tahun 2012*

Tabel realisasi penerimaan retribusi parkir tersebut, dapat dilihat terjadi penurunan pendapatan daerah dari retribusi parkir. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Pendapatan Daerah Kabupaten Indragiri Hilir, dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2011 target Pendapatan Asli Daerah dari retribusi parkir tidak tercapai, bahkan target yang dihasilkan di tahun 2011 ini terjadi penurunan realisasi yang sangat signifikan dari tahun sebelumnya. Target pada tahun tersebut sebesar Rp. 170.000.000,- tercapai hanya Rp. 58.299.500 atau 34.29% artinya realisasi tidak mencapai 50% dari target yang ditetapkan. Adapun penyebabnya yaitu seperti yang diungkapkan oleh Sekretaris DISHUBKOMINFO dengan Bapak Saifullah, beliau

mengatakan pertama Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika hanya sanggup melakukan pelelangan sebesar Rp. 117.000.000 (Seratus Tujuh Belas Juta Rupiah), sedangkan target yang ditetapkan oleh Dinas Pendapatan Daerah (DISPENDA) sebesar Rp. 170.000.000 artinya dari pelelangan saja yang kita lakukan sudah tidak tercapai dari ketentuan target. Kedua, pihak kontraktor tidak melunasi semua harga kontrak dengan alasan pendapatan yang mereka terima tidak cukup untuk membayar harga kontrak tersebut. Keadaan demikian harus ditanggapi dengan secara serius oleh Pemerintah Daerah lebih tepatnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika harus merubah sistem kerjasama dengan pihak ketiga sehingga kejadian tersebut, tidak terulang di Tahun-tahun berikutnya. Selain itu Dinas terkait juga harus lebih meningkatkan kinerjanya untuk menambah pemasukan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari realisasi retribusi parkir umum.

Selanjutnya untuk mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan, Pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir memberikan wewenang dan tanggungjawab kepada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika untuk melakukan pengelolaan sesuai dengan Perda No. 27 Tahun 2010 sebagaimana terdapat pada Pasal 11 Ayat 3 disebutkan bahwa pelaksanaan pemungutan retribusi dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan atau dapat dilakukan melalui jasa Pihak Ketiga dengan pola kerja sama sesuai ketentuan yang berlaku. Mengacu pada Pasal 11 ayat 3 di atas, maka Dinas

Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan kerja sama dengan pihak ketiga dengan sistem pelelangan, pada tahun 2011 ditetapkan dari hasil pelelangan pengelolaan Retribusi Parkir di tepi Jalan Umum di menangkan oleh Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) dan Ikatan Pemuda Hidayat (IPHI).

Dalam Surat Perjanjian Nomor 37/DISHUB-KI/HUBDAT/2011 dan Nomor 38/DISHUB-KI/HUBDAT/2011 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan kedua belah pihak yaitu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sebagai pihak pertama dan Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) dan Ikatan Pemuda Hidayat (IPHI) sebagai Pihak kedua, sepakat untuk mengikat diri dalam surat perjanjian pelaksanaan pekerjaan berupa Pengelolaan Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan dengan syarat-syarat sesuai dengan ketentuan. Surat Perjanjian tersebut di atas, diatur tentang harga kontrak dan tata cara penyetoran sebagaimana terdapat pada pasal 11 menyatakan bahwa:

1. Harga kontrak pengelolaan lokasi perparkiran yang telah disepakati kedua belah pihak disetorkan oleh pihak kedua ke kas daerah melalui Bendaharawan Penerimaan Pembantu (BPP) SKPD Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir dengan jumlah kontrak GAPETE Rp. 97.000.000,- dan IPHI Rp. 20.000.000,- dengan ketentuan sebelum penandatanganan Surat Perjanjian pihak kedua telah memenuhi kewajiban sebagai berikut:



- a. Menyetorkan uang jaminan pelaksanaan minimal 50% (lima puluh persen) dari kontrak kepada Bendaharawan Penerimaan Pembantu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir.
  - b. Menyampaikan jaminan pelaksanaan (Garansi Bank) minimal 50% (lima puluh persen) dari nilai kontrak yang dikeluarkan oleh Bank yang berwenang sesuai Peraturan Pemerintah.
2. Segala biaya yang timbul dari proses penyelesaian administrasi kontrak ditanggung oleh pihak kedua.

Untuk pengawasan pekerjaan, Pemerintah Daerah lebih tepatnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan pengawasan kepada Pihak kedua, Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) dan Ikatan Pemuda Hidayat (IPHI) sebagai pengelola parkir umum Kota Tembilahan sebagaimana diatur dalam Surat Perjanjian, terdapat pada Pasal 9 meliputi poin-poin di bawah ini:

1. Untuk memudahkan koordinasi antara pihak pertama dan kedua, pihak pertama menunjuk petugas yang akan memonitor pekerjaan di lapangan.
2. Apabila petugas ditunjuk pada ayat I (satu) berhalangan maka pihak kedua pertama akan menunjuk penggantinya secara tertulis dan akan disampaikan pada pihak kedua.

3. Pihak kedua wajib memenuhi segala petunjuk dan atas perintah dari pejabat atau petugas dimaksud sepanjang berkenaan dengan maksud perjanjian.

Selanjutnya Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Bab VI pada Pasal 8 mengatur tentang struktur dan besarnya tarif retribusi yang ditetapkan sebagai berikut:

**Tabel I.2**  
**Pungutan Retribusi Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan Per-hari**

No	Jenis Kendaraan	Tarif	Frekuensi
1.	Mobil Barang:		
	a. Truck dengan Kereta Gandeng/Truck dengan Kereta Tempel/Tronton	Rp. 4000,-	Sekali Parkir
	b. Mobil Tanki/Truck/Truck Box	Rp. 2500,-	Sekali Parkir
	c. Pick Up/Mini Bus	Rp. 2000,-	Sekali Parkir
2.	Mobil Bus/Station Wagon	Rp. 3000,-	Sekali Parkir
3.	Mobil Mini Bus/Sedan	Rp. 2000,-	Sekali Parkir
4.	Bajaj/Kendaraan Roda Tiga	Rp. 1500,-	Sekali Parkir
5.	Sepeda Motor	Rp. 1000,-	Sekali Parkir

Sumber: *Perda Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum*

Tabel di atas menjelaskan tarif retribusi parkir umum dengan disesuaikan jenis kendaraan dan frekuensi sekali parkir artinya tarif yang ditetapkan di atas menjadi acuan dalam pelaksanaan, akan tetapi berdasarkan hasil wawancara penulis kepada pengguna jasa parkir umum salah satunya dengan (Bapak M. Yusuf pengguna parkir roda dua) beliau mengatakan:

*“Saya bingung dengan petugas parkir di Tembilahan kadang minta Rp. 1000 kadang-kadang Rp. 2000 sekali parkir dan tidak pernah memberikan SKRD/karcis”.*(Wawancara Jum’at, 28 September 2012 Pukul 15:30 Wib)

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara penulis ditemukan indikasi permasalahan dalam Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan, yaitu sebagai berikut:

1. Adanya perbedaan jumlah tarif parkir yang di pungut oleh masing-masing petugas parkir.
2. Petugas parkir tidak memberikan SKRD atau karcis sebagai tanda telah lunas pembayaran.
3. Target penerimaan pada tahun 2011 tidak tercapai.

Melihat permasalahan-permasalahan di atas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul **“Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan”**.

## **1.2 Perumusan Masalah**

Dari latar belakang permasalahan di atas, dapat lihat bahwa retribusi parkir belum dapat memberikan kontribusi besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Serta pengelolaannya belum sesuai dengan aturan yang berlaku, oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan pihak Kotraktor parkir umum.

Penulis merumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut: **“Bagaimanakah Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan”?**

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah **“Untuk mengetahui Sejauhmana Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan”?**

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Ada pun manfaat penelitian ini adalah:

1. Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial dalam menambah bahan kajian perbandingan bagi yang menggunakannya.
2. Secara praktis, penelitian ini dapat menjadi sumbangan pemikiran mengenai permasalahan dan juga masukan bagi pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir dalam Mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan.
3. Bagi penulis, berguna untuk mengembangkan dan meningkatkan kemampuan berfikir dan melatih penulis dalam menerapkan teori-teori yang diperoleh selama masa perkuliahan.
4. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat memberi informasi tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan.

### **1.5 Sistematika Penulisan**

Untuk dapat memberikan gambaran secara umum dari penulisan ini, menulis membaginya kedalam enam bab sebagai berikut:

**BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

**BAB II : TELAAH PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan pembahasan masalah yang diteliti.

**BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini dijelaskan tentang lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, populasi dan sampel dan analisa data.

**BAB IV : GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

Pada bab ini penulis menjelaskan kondisi geografis, gambaran umum wilayah, dan struktur organisasi lokasi penelitian

**BAB V : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Didalam bab ini memuat hasil dari penelitian dan pembahasan.

**BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini merupakan bab penutup, yang berisikan tentang kesimpulan dari hasil penelitian serta saran-saran yang diperlukan.

## **BAB II**

### **TELAAH PUSTAKA**

#### **2.1 Kebijakan Publik**

Kebijakan sebagai salah satu instrumen dalam sebuah pemerintahan menjadi penting untuk dibicarakan karena dengan mengetahui kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, kita dapat mengetahui kinerja pemerintah. Secara etimologis, istilah *policy* (kebijakan) berasal dari bahasa Yunani, Sangsekerta dan latin.”akar kata dalam bahasa yunani dan sangsekerta adalah *polis* (negara-kota) dan *pur* (kota) dikembangkan dalam bahasa Latin menjadi *politia* (negara) dan akhirnya dalam bahasa Inggris pertengahan *policie*, yang berarti menangani masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan”. William N. Dunn (2003:51)

Kebijakan Publik menurut Thomas R. Dye (dalam Subarsono,2005:2) adalah apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan (*public policy is what ever goverments choose to do or not to do*). Konsep tersebut sangat luas karena kebijakan publik mencakup sesuatu yang tidak dilakukan oleh pemerintah di samping yang dilakukan oleh pemerintah ketika pemerintah menghadapi suatu masalah publik. Sebagai contoh, ketika pemerintah mengetahui bahwa ada jalan raya rusak dan dia tidak membuat kebijakan untuk memperbaikinya, berarti pemerintah sudah mengambil kebijakan. Definisi tersebut juga mengandung makna bahwa (1) kebijakan publik tersebut dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta; (2)

kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintah. Kebijakan pemerintah untuk membuat tidak membuat program baru atau tetap pada status quo, misalnya tidak menaikkan tarif retribusi parkir adalah sebuah kebijakan publik.

Carl Friedrich (dalam Samodra Wibawa, 2011:2) menyatakan bahwa kebijaksanaan adalah arah tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, yang memberikan hambatan-hambatan atau kesempatan-kesempatan dalam rangka mencapai suatu merealisasikan suatu sasaran atau maksud tertentu. Sejalan dengan definisi Friedrich di atas, James E. Anderson (dalam Subarsono,2005:2) merumuskan kebijaksanaan sebagai kebijakan yang ditetapkan oleh badan-badan dan aparat pemerintah, dapat disimpulkan dari dua devinisi di atas bahwa kebijakan publik merupakan tindakan/putusan lembaga pemerintah terhadap sesuatu permasalahan publik. Kalau konsep ini kita ikuti, maka ia dengan demikian mendalilkan bahwa perhatian kita dalam mempelajari kebijaksanaan Negara ini seyogianya diarahkan pada apa yang senyatanya dilakukan pemerintah dan bukan sekedar apa yang ingin dilakukan.

Nugroho (2009:85) memberikan definisi bahwa kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh negara, khususnya pemerintah, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan Negara yang bersagkutan. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengantarkan masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju pada masyarakat yang dicita-citakan. Artinya kebijakan publik dibuat sebagai instrument agar

tujuan dari Negara bersangkutan dapat tercapai dan atau yang dicita-citakan oleh Pemerintah Pusat maupun Daerah tersebut dapat terlaksana sesuai dengan yang diharapkan.

Nugroho (2009:92) juga membagi bentuk kebijakan publik secara sederhana menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu:

1. Kebijakan publik yang bersifat makro atau umum, atau mendasar, yaitu UUD 1945, UU/Peraturan pemerintah pengganti UU, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Peraturan Daerah.
2. Kebijakan publik yang bersifat meso atau menengah, atau penjabar pelaksana. Kebijakan ini dapat berbentuk Peraturan Menteri, Surat Edaran Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati, dan Peraturan Walikota. Kebijakan dapat pula berbentuk Surat Keputusan Bersama atau SKB antara Menteri, Gubernur, Bupati dan Walikota.
3. Kebijakan publik bersifat mikro adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi kebijakan di atasnya. Bentuk kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat publik dibawah menteri, Gubernur, Bupati, dan Walikota. (Nugroho:92).

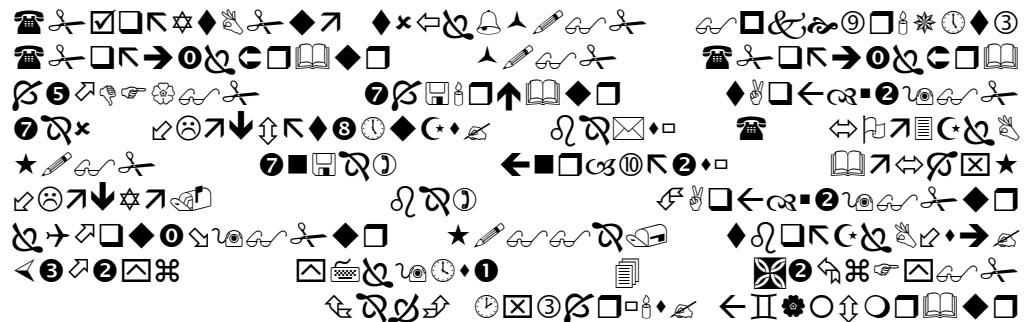
Sedangkan Richard Rose (dalam Samodra Wibawa,2011:2) berpendapat, bahwa kebijakan adalah serangkaian kegiatan yang sedikit banyak berhubungan beserta konsekuensi-konsekuensi bagi mereka yang bersangkutan, bukan keputusan yang berdiri sendiri-sendiri. Pendapat Richard tersebut melihat apa dampak yang ditimbulkan dari kebijakan/keputusan yang dibuat dan apa pertanggungjawaban/langkah yang diambil pemerintah



terhadap akibat yang ditimbulkan dari kebijakan tersebut, karna keputusan itu tidak berdiri sendiri akan tetapi saling terkait antara kebijakan yang satu dengan yang lainnya, dengan begitu pemerintah harus mempersiapkan *win-win solution* sebelum permasalahan lain muncul.

Ealau dan Prewitt (dalam Edi Suharto,2005:7) mengatakan kebijakan adalah sebuah ketetapan yang berlaku yang dirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik dari yang membuatnya maupun yang menaatinya (yang terkena kebijakan itu). Adapun menurut Titmuss (dalam Edi Suharto, 2005:7) mendefinisikan kebijakan sebagai prinsip-prinsip yang mengatur tindakan yang diarahkan kepada tujuan-tujuan tertentu. Menurut Titmuss, Kebijakan itu senantiasa selalu berorientasi kepada masalah (*problem-oriented*) dan berorientasi kepada tindakan (*action-oriented*). Dari pendapat-pendapat tokoh di atas tentang kebijakan publik sejalan dengan pendapat Edi Suharto (2005:7) mengatakan bahwa kebijakan adalah suatu ketetapan yang memuat prinsip-prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu. Pengertian yang diungkapkan Edi, ada beberapa hal dalam kebijakan, sifatnya direncanakan/dipersiapkan. dijadikan sebagai pedoman atau acuan, dalam mengimplementasikan sifatnya konsisten dan kebijakan itu dibuat pasti ada tujuan yang hendak dicapai.

Kebijakan sebagai suatu tujuan atau serangkaian prinsip tindakan yang dilakukan oleh suatu pemerintah pada priode tertentu dalam hubungan suatu subjek atau tanggapan pada suatu permasalahan Hal ini sesuai dengan firman Allah SWT dalam surat An-Nisa' ayat 59 yang berbunyi:



Artinya: Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. kemudian jika kamu berlainan Pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al-Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya. (An-Nisa:59)

Surat An-Nisa di atas menjelaskan bahwasanya kita harus mentaati Allah SWT dan mentaati Rasulnya (Muhammad Saw) serta taat kepada pemimpin di Negeri ini. Adapun kaitannya penelitian ini dengan ayat di atas, yaitu dimana Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 merupakan kebijakan/aturan yang dibuat oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) yang merupakan pemimpin tertinggi di Kabupaten Indragiri Hilir, artinya segala arahan serta kebijakannya harus dijalankan oleh masyarakatnya, dengan catatan segala kebijakan yang diambil tidak melayahi Al-Qur'an dan Sunnah akan tetapi ketika kebijakan yang diambil pemimpin tersebut menyalahi Al-Quran dan Sunnah maka jangan diikuti atau ditaati.

### 2.1.1 Ciri-ciri Kebijakan

Menurut Dunn yang sebagaimana (dalam Budi Winarno,2002:53-54) mengemukakan setidaknya ada empat ciri pokok masalah kebijakan, yaitu:

1. Saling ketergantungan. Masalah-masalah kebijakan dalam suatu bidang (misalnya:energi) kadang-kadang mempengaruhi masalah-masalah kebijakan dalam bidang lain (misalnya, pelayanan kesehatan dan pengangguran). Pada kenyataannya, seperti dinyatakan oleh Ackoff, masalah-masalah kebijakan bukan merupakan kesatuan yang berdiri sendiri, namun merupakan bagian dari seluruh sistem masalah yang disebut sebagai *messes*, yaitu suatu sistem kondisi eksternal yang menghasilkan ketidakpuasan di antara segmen-segmen masyarakat yang berbeda.
2. Subyektivitas. Kondisi eksternal yang menimbulkan suatu permasalahan didefinisikan, diklasifikasikan, dijelaskan dan dievaluasi secara selektif. Masalah kebijakan “adalah suatu hasil pemikiran yang dibuat pada suatu lingkungan tertentu; masalah tersebut merupakan elemen dari suatu situasi masalah yang diabstraksikan dari situasi tersebut oleh analis. Seperti telah disinggung di muka, suatu masalah tidak dapat mendefinisikan dirinya sendiri, tetapi ia harus didefinisikan oleh individu kelompok yang berkepentingan. Proses ini melibatkan pengalaman-pengalaman subyektif individu yang bersangkutan.

3. Sifat buatan. Masalah-masalah kebijakan hanya mungkin ketika manusia membuat penilaian mengenai keinginan untuk mengubah beberapa situasi masalah. Masalah kebijakan merupakan hasil penilaian subyektif manusia; masalah kebijakan itu juga bisa diterima sebagai definisi-definisi yang sah dari kondisi sosial obyektif; dan karenanya masalah kebijakan dipahami, dipertahankan dan diubah secara sosial.
4. Dinamika masalah kebijakan. Ada banyak solusi yang bisa ditawarkan memecahkan suatu masalah sebagaimana terdapat banyak definisi terhadap masalah-masalah tersebut. Cara pandang orang terhadap masalah pada akhirnya akan menentukan solusi yang ditawarkan untuk memecahkan masalah tersebut.

## **2.2 Implementasi Kebijakan**

Secara umum istilah implementasi dalam kamus besar bahasa Indonesia berarti pelaksanaan atau penerapan. Istilah suatu implementasi biasanya dikaitkan dengan suatu kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai tujuan tertentu. Kamus *Webster* merumuskan secara pendek bahwa *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out*; (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); *to give practical effect to* (Menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu). Pengertian tersebut mempunyai arti bahwa untuk mengimplementasikan sesuatu harus disertai sarana yang mendukung yang nantinya akan menimbulkan dampak

atau akibat terhadap sesuatu kebijakan (dalam Solichin Abdul Wahab, 2005:64)

Menurut Grindle (dalam Harbani Pasolong, 2008:57-58), Implementasi kebijaksanaan sering dilihat sebagai suatu proses yang penuh dengan muatan politik dimana mereka yang berkepentingan berusaha sedapat mungkin mempengaruhinya. melihat bahwa Implementasi kebijaksanaan sarat dengan kepentingan politik karena yang membuat kebijakan adalah Ekecutif dan Lagislatif kedua lembaga ini adalah lembaga politik tentulah kebijakan tersebut tidak terlepas dengan kepentingan politik/kekuasaan.

Bernadine R. Wijaya & Susilo Supardo (dalam Harbani Pasolong, 2008:57), mengatakan bahwa implementasi adalah proses mentransformasikan suatu rencana ke dalam praktek. Sejalan yang diungkapkan Hinggis (dalam Harbani Pasolong, 2008:57), implementasi sebagai rangkuman dari berbagai kegiatan yang di dalamnya sumber daya manusia menggunakan sumber daya lain untuk mencapai sasaran strategi. Artinya dalam mengimplementasikan suatu kebijakan mesti ada instrument baik SDM, SDA, dan lainnya yang dimungkinkan dapat mempengaruhi tujuan yang ingin dicapai.

Tidak jauh bedah yang diungkapkan Pressman dan Wildavsky (dalam Tangkilisan, 2003:17), implementasi diartikan sebagai interaksi antara penyusunan tujuan dengan sarana tindakan dalam mencapai tujuan tersebut, atau kemampuan untuk menghubungkan dalam hubungan kausal yang diinginkan dengan cara untuk mencapainya. Sementara itu Van Meter dan Van Horn (dalam Budi Winarno, 2002:102) membatasi implementasi

kebijakan sebagai *“those actions by public or private individuals (or groups) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions”* (tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individual-individual/pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijakan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan. Yang perlu ditekankan bahwa tahap implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan-tujuan dan saran-saran ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan. Dengan demikian, tahap implementasi terjadi hanya setelah Undang-undang ditetapkan dan dana disediakan untuk membiayai implementasi kebijakan tersebut.

Sedangkan Menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier (dalam Solichin Abdul Wahab, 2005:65) menjelaskan makna implementasi ini dengan mengatakan bahwa: memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijaksanaan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijaksanaan Negara, yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau

kejadian-kejadian. Selanjutnya Robert Nakamura dan Frank Smallwood (dalam Tangkilisan, 2003:17), ada hal-hal yang berhubungan dengan implementasi kebijakan adalah keberhasilan dalam mengevaluasi masalah dan kemudian menerjemahkan kedalam keputusan yang bersifat khusus. Pendapat Robert dan Nakamura diatas menjelaskan bahwa kebijakan dibuat dari proses identifikasi masalah kemudian dirumuskan dalam bentuk kebijakan/program.

Gordon (dalam Harbani Pasolong, 2008:57), memberikan definisi bahwa implementasi berkenaan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan pada ralisasi program. Kemudian diperjelas dengan pendapat Tangkilisan, (2003:17) adalah merupakan rangkain kegiatan setelah suatu kebijakan dirumuskan. Tanpa suatu implementasi maka suatu kebijakan yang telah dirumuskan akan sia-sia belaka. Oleh karena itu implementasi kebijakan mempunyai kedudukan yang penting didalam kebijakan publik.

### **2.2.1 Model-Model Implementasi Kebijakan**

Model implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn dalam teorinya ini beranjak dari suatu argument bahwa perbedaan-perbedaan dalam proses implementasi akan dipengaruhi oleh sifat kebijaksanaan yang akan dilaksanakan. Selanjutnya mereka menawarkan suatu pendekatan yang mencoba untuk menghubungkan antara isi kebijaksanaan dengan implementasi dan suatu model konseptual yang mempertalikan kebijaksanaan dengan prestasi kerja (performance). Kedua ahli ini menegaskan pula

pendiriannya bahwa perubahan, control dan kepatuhan bertindak merupakan konsep-konsep penting dalam prosedur-prosedur implementasi, dengan memanfaatkan konsep-konsep tersebut, maka permasalahan yang perlu dikaji dalam hubungan ini ialah hambatan-hambatan apakah yang terjadi dalam mengenal perubahan dalam organisasi? Seberapa jauhkah tingkat efektivitas mekanisme-mekanisme kontrol pada setiap jenjang struktur? (masalah ini menyangkut kekuasaan dari pihak yang bersangkutan). Seberapa pentingkah rasa keterikatan masing-masing orang dalam organisasi? (hal ini menyangkut masalah kepatuhan). Atas dasar pandangan seperti ini Van Meter dan Van Horn kemudian berusaha untuk membuat tipologi kebijaksanaan menurut:

- a. Jumlah masing-masing perubahan yang akan dihasilkan
- b. Jangkauan atau lingkup kesepakatan terhadap tujuan di antara pihak-pihak yang terlibat dalam proses implementasi.

Alasan dikemukakannya hal ini ialah bahwa proses implementasi itu akan dipengaruhi oleh dimensi-dimensi kebijaksanaan semacam itu, dalam artian bahwa implementasi kebanyakan akan berhasil apabila perubahan yang dikehendaki relatif sedikit, sementara kesepakatan terhadap tujuan terutama dari mereka yang mengoperasikan program di lapangan relatif tinggi.

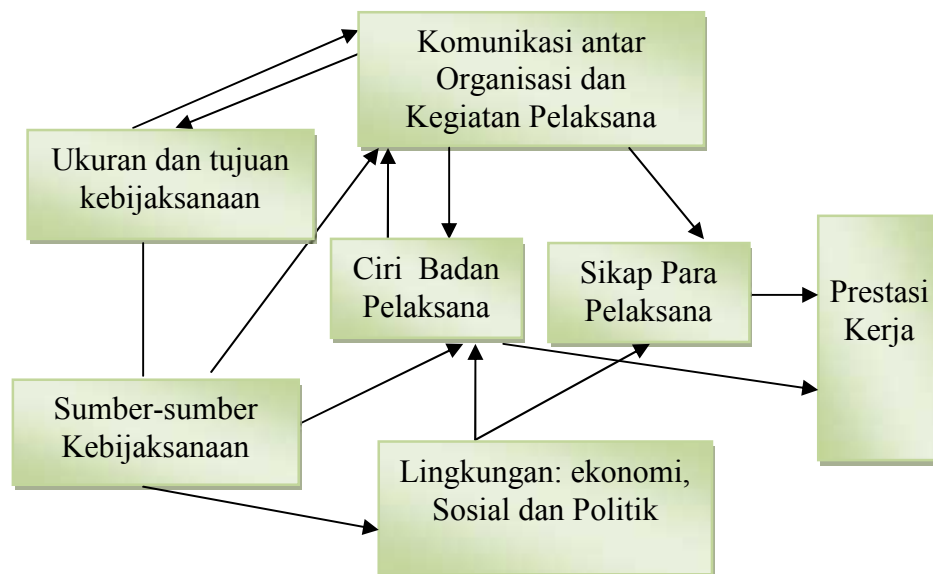
Hal ini yang dikemukakan oleh kedua ahli di atas ialah bahwa jalan yang menghubungkan antara kebijaksanaan dan prestasi kerja dipisahkan oleh sejumlah variabel bebas (independent variabel) yang saling berkaitan. Variabel-variabel bebas itu ialah:

1. Ukuran dan tujuan kebijaksanaan



2. Sumber-sumber kebijaksanaan
3. Ciri-ciri atau sifat badan/instansi
4. Komunikasi antar oraganisasi terkait dan kegiatan pelaksanaan
5. Sikap para pelaksana
6. Lingkungan ekonomi, sosial dan politik.

**Bagan II.1**  
**Model Proses Implementasi Kebijakan**



*Sumber: Van Meter dan Van Horn (dalam Oleh Solichin Abdul Wahab, 2004:80)*

Sedangkan menurut Peter, (dalam oleh Tangkilisan, 2003:22), mengatakan bahwa suatu implementasi kebijakan yang tidak berhasil dapat disebabkan oleh beberapa faktor penting seperti berikut:

- a. Informasi; kekurangan informasi dengan mudah mengakibatkan adanya gambaran yang kurang tepat baik kepada objek kebijakan maupun kepada para pelaksana dari sisi kebijakan yang akan dilaksanakannya dan hasil dari kebijakan itu.

- b. Isi kebijakan; implementasi kebijakan dapat gagal karena masih samarnya isi atau tujuan kebijakan atau ketidaktegasan intern ataupun ekstern atau kebijakan itu sendiri, menunjukkan adanya kekurangan yang sangat berarti atau adanya kekurangan yang meyangkut sumber daya pembantu.
- c. Dukungan; implementasi kebijakan publik akan sangat sulit bila pada pelaksanaannya tidak cukup dukungan untuk kebijakan tersebut.
- d. Pembagian potensi; hal ini terkait dengan pembagian potensi diantaranya para aktor implementasi dan juga mengenai organisasi pelaksana dalam kaitannya dengan diferensiasi tugas dan wewenang.

Sementara itu, menurut Edward III, (dalam AG. Subarsono, 2005:90) yang menyatakan bahwa implementasi dapat dipengaruhi oleh empat (4) indikator, yakni: (1) komunikasi (*communicatioan*), (2) sumberdaya (*resourcer*), (3) disposisi (*dispositions*), dan (4) struktur birokrasi (*bereauctic structure*). Keempat indikator ini tentunya saling berhubungan satu sama lainnya.

#### 1. Faktor Komunikasi (*communication*).

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (*target group*) sehingga akan mengurangi distorsi

implementasi. Apabila tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran. Oleh sebab itu faktor komunikasi dianggap sebagai faktor yang amat penting, karena dalam setiap proses kegiatan yang melibatkan setiap unsur manusia dan sumberdaya akan selalu berusaha dengan permasalahan “bagaimana hubungan yang dilakukannya”.

Hal terpenting yang harus diperhatikan dalam komunikasi adalah:

- a. Konsistensi komunikasi dari atas ke bawah.

Arus komunikasi yang terjadi harus jelas dan tegas. Bila tidak, maka akan terdapat kelonggaran bagi para pelaksana untuk menafsirkan kebijakan tersebut. Dengan kata lain, perlu dihindari adanya suatu hal yang dapat menimbulkan suatu kegaduhan, kebigungan diantara para pelaksana sebagai akibat dari adanya kelonggaran dalam menafsirkan kebijakan.

- b. Adanya ketepatan dan keakuratan informasi kebijakan.

Hal ini penting, agar para implementor dapat mengetahui dengan jelas mengenai tujuan yang ingin dicapai implementasi kebijakan/program dan juga mengetahui dengan tegas dan jelas mengenai apa yang seharusnya mereka lakukan. Ketentuan atau aturan untuk implementasi suatu kebijakan harus disampaikan pada orang yang tepat, jelas, akurat, dan konsisten terhadap ketentuan atau aturan tersebut. Jika tidak, akan terjadi salah pengertian diantara implementor dalam

mengimplementasikan suatu kebijakan, sehingga hasilnya tidak akan sesuai apa yang diharapkan. Jelasnya, kebigungan para pelaksana akan memberikan peluang yang besar bagi terjadinya implementasi kebijakan yang tidak sesuai dengan ketentuan yang dikehendaki. Demikian juga para pembuat kebijakan (*decision maker*), dalam mengamanatkan kebijakan kepada pelaksana tidak hanya sekedar melalui petunjuk atau perintah semata, akan tetapi *decision maker* harus melakukan komunikasi dua arah dengan pelaksana kebijakan. Implementasi kebijakan juga akan mendapatkan dukungan apabila gagasan, kebijakan, dan rencana kebijakan yang mencerminkan bahwa semua kebijakan itu bagi kepentingan masyarakat, dapat diketahui dan kemudian dimengerti, dan selanjutnya diterima dengan penuh pengertian oleh masyarakat, karena hasil program yang dibuat dapat dinikmati oleh masyarakat. Kesemua dimaksudkan agar masyarakat lebih terbuka.

c. Menghindari terjadinya *resistent to change*

Keterbukaan masyarakat seperti ini dapat tercapai antara lain dengan meningkatkan intensitas komunikasi. Masyarakat yang sering melakukan komunikasi dengan pihak lain mempunyai probabilitas lebih tinggi untuk tidak bersikap *resistent to change*. Masyarakat akan berubah persepsinya dan akan menganggap bahwa inovasi yang sedang berlangsung dapat dimengerti, dipahami dan sesuai dengan orientasi dan nilainya. Ini berarti komunikasi dapat mengubah persepsi

seorang atau masyarakat terhadap suatu inovasi, dan karenanya akan mendukung implementasi kebijakan.

## 2. Faktor Sumberdaya (*resources*) Manusia.

Sumber daya juga mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan, karena bagaimanapun jelas dan konsistensinya ketentuan atau aturan serta bagaimana akuratnya dalam menyampaikan ketentuan tersebut, namun jika personil yang bertanggungjawab melaksanakan kebijakan kurang memiliki sumber untuk melakukan pekerjaan secara efektif, maka implementasi kebijakan tersebut tidak bisa efektif. Sumberdaya penting dalam implementasi kebijakan yang dimaksud antara lain mencakup staf yang harus mempunyai keahlian dan kemampuan melaksanakan tugas, perintah, dan anjuran atasan. Selain itu, harus ada kelayakan antara jumlah staf yang dibutuhkan dan keahlian yang harus dimiliki sesuai tugas yang akan dikerjakan.

## 3. Faktor Disposisi (*dispositions*)

Disposisi diartikan sebagai kecenderungan, keinginan, atau kesepakatan para pelaksana untuk melaksanakan kebijakan. Dalam implementasi kebijakan, jika ingin berhasil secara efektif dan efisien, para pelaksana tidak hanya harus mengetahui apa yang semestinya dilakukan, juga harus mempunyai kemampuan untuk melaksanakan kebijakan/program/peraturan. Pada kenyataannya kebanyakan para pelaksana tidak dapat mengimplementasikan kebijakan dengan leluasa

karena adanya ketergantungan pada suprioritas orang yang merumuskan kebijakan dan kompleksitas kebijakan itu sendiri.

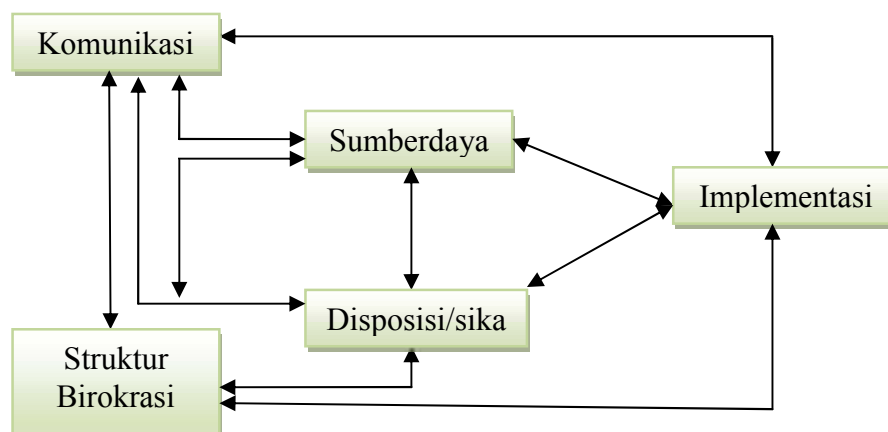
Cara yang akan dilakukan implementor untuk mengimplementasikan kebijakan sebagian besar tergantung pada kecendrungan (disposisi) mereka terhadap suatu kebijakan. Sikap tersebut dipengaruhi oleh pandangan mereka terhadap suatu kebijakan, dan bagaimana mereka melihat pengaruh kebijakan itu terhadap kepentingan organisasi dan kepentingan pribadinya. Dalam pengertian lain disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti komitmen, kejujuran, dan sifat demokratis.

#### 4. Struktur Birokrasi (*bureaucratic structure*)

Walaupun sumber untuk mengimplementasikan suatu kebijakan cukup dan para pelaksana memahami tujuan dan bagaimana cara melaksanakannya, serta mereka pun mempunyai keinginan untuk melakukannya. Kebijaksanaan memungut bayaran untuk barang dan pelayanan yang disediakan pemerintah berpangkal pada pengertian efisiensi ekonomis. Dalam hal orang perorangan bebas menentukan besar layanan tertentu yang hendak dinikmatinya, harga layanan itu memainkan peranan penting dalam menjatah permintaan, mengurangi penghamburan dan dalam memberikan isyarat yang perlu kepada pemasok mengenai besar produksi layanan tersebut, namun implementasi masih bisa tidak efektif karena ketidak efisienan struktur birokrasi (*disefficiencies bureauratic structure*) yang ada.

Kinerja instansi pemerintah banyak menjadi sorotan akhir-akhir ini, terutama sejak timbulnya iklim yang lebih demokratis dalam pemerintahan. Rakyat mulai mempertanyakan akan nilai yang mereka peroleh atas pelayanan yang dilakukan oleh instansi pemerintah. Walaupun anggaran rutin dan pembangunan yang dikeluarkan oleh pemerintah semakin banyak, nampaknya masyarakat belum puas atas kualitas jasa maupun barang yang diberikan oleh instansi pemerintah. Sebab keberhasilan implementasi kebijakan yang kompleks perlu adanya pragmentasi organisasi (oraganisasi yang terpecah-pecah) dapat merintangangi koordinasi yang diperlukan untuk mengimplementasikan suatu kebijaksanaan yang kompleks. In-efisiensi struktur birokrasi juga dapat memboroskan sumberdaya yang langka, terjadi kekacauan dan kebingungan yang kesemuanya akan mengarah akan pada penyimpangan pelaksanaan kebijakan, hubungan ataupun interaksi antara faktor-faktor yang mempengaruhi derajat implementasi kebijakan

**Bagan II.2**  
**Faktor Penentu Implementasi**



*Sumber: Edwards III (dalam oleh AG. Subarsono, 2005:90)*

Dengan melihat berbagai penjelasan tentang implementasi di atas, maka pelaksanaan kebijakan/peraturan ini merupakan salah satu kegiatan untuk tercapainya suatu tujuan organisasi pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir yang telah ditetapkan sebagai instansi pelaksana kebijakan seperti Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan apabila kegiatan ini tidak berjalan dengan baik, maka tujuan dari organisasi juga akan mendapatkan hambatan. Demikian pula halnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam pelaksanaan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum tersebut kepada masyarakat, individu, badan atau kelompok yang mempergunakan jasa parkir umum tersebut di Kota Tembilahan tidak terpenuhi sebagaimana yang diharapkan, jika implementasi kebijakannya kurang baik.

Implementasi juga diartikan sebagai suatu proses evaluasi dimana sewaktu mengimplementasikan kebijakan sebenarnya kita melakukan perubahan selain itu perlu disadari bahwa apa yang terjadi pada tahap implementasi akan mempengaruhi hasil akhir kebijakan. Sebaliknya peluang keberhasilan dalam mewujudkan hasil akhir diinginkan akan semakin besar. Jika dalam tahap merancang bangun kebijakan tersebut telah dipikirkan secara baik berbagai kendala yang mungkin muncul pada saat implementasinya.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kejelasan antara kebijakan dan kinerja implementasi menurut Jon Meter dan Van Horn (dalam Tangkilisan, 2003: 21) yaitu:



- a. Standar dan sasaran kebijakan.
- b. Komunikasi antara organisasi dan pengukuran aktifitas.
- c. Karakteristik organisasi komunikasi antara organisasi.
- d. Kondisi sosial, ekonomi dan politik.
- e. Sumber daya.
- f. Sikap pelaksanaan.

Menurut Rippley dan Franklin (dalam Tangkilisan, 2003:21) menyatakan keberhasilan implementasi kebijakan ini dapat ditinjau dari 3 (tiga) faktor yaitu;

- a. Perspektif kepatuhan (*compliance*) yang mengukur implementasi dari kepatuhan *strate level burcanrats* terhadap atas mereka.
- b. Keberhasilan implementasi diukur dari kelancaran rutinitas dan tiadanya persoalan.
- c. Implementasi yang berhasil mengarah kepada kinerja yang memuaskan semua pihak terutama kelompok penerima yang diharapkan.

Melihat berbagai penjelasan tentang implementasi di atas, maka pelaksanaan implementasi kebijakan Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan ini merupakan salah satu kegiatan untuk tercapainya suatu tujuan organisasi pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir yang telah ditetapkan salah satu

instansi pelaksana kebijakan dan apabila kegiatan kebijakan ini tidak berjalan dengan baik, maka tujuan dari organisasi juga akan mendapatkan hambatan.

### **2.3 Pelayanan Publik**

Pelayanan publik menurut Sinambela (dalam Harbani Pasolong, 2008:128) adalah sebagai setiap kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap sejumlah manusia yang memiliki setiap kegiatan yang menguntungkan dalam sekumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik.

Pelayanan adalah suatu proses penggunaan akal, pikiran, pancaindra, dan anggota badan dengan atau tanpa alat bantu yang dilakukan oleh seseorang untuk mendapatkan sesuatu yang diinginkan baik dalam bentuk barang maupun jasa Moenir (2000:16)

Agung Kurniawan (dalam Harbani Pasolong, 2008:128) mengatakan bahwa pelayanan publik adalah pemberian pelayanan (melayani) keperluan orang lain atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan. Sedangkan Kepmen PAN Nomor 58 tahun 2002 Mengelompokkan tiga jenis pelayanan dari instansi pemerintah serta BUMN/BUMD. Pengelompokan jenis pelayanan tersebut di dasarkan pada ciri-ciri dan sifat kegiatan serta produk pelayanan yang dihasilkan, yaitu:

1. Pelayanan administratif;
2. Pelayanan barang;

### 3. Pelayanan jasa.

Pelayanan adalah suatu proses kepada orang lain dengan cara tertentu memerlukan kepekaan dan hubungan interpersonal agar tercipta kepuasan dan keberhasilan Boedino (2003:11). Adapun yang menjadi indikator dalam pelayanan publik menurut Kepmen PAN Nomor 25 Tahun 2005 (dalam Harbani Pasolong, 2008:139-140) menetapkan 14 unsur minimal standar pelayanan public adalah sebagai berikut:

1. Proedur pelayanan, yaitu kemudahan tahapan pelayanan yang diberikan kepada masyarakat dilihat dari sisi kesederhanaan alur pelayanan.
2. Persyaratan pelayanan, yaitu persyaratan teknik dan administratif yang diperlukan untuk mendapatkan pelayanan sesuai dengan jenis pelayanannya.
3. Kejelasan petugas pelayanan, yaitu keberadaan dan kepastian petugas yang memberikan pelayanan (nama, jabatan serta kewenangan dan tanggung jawab).
4. Kedisiplinan petugas pelayanan, yaitu kesungguhan petugas dalam memberikan pelayanan terutama terhadap konsistensi waktu kerja sesuai ketentuan yang berlaku.
5. Tanggungjawab petugas pelayanan, yaitu kejelasan wewenang dan tanggungjawab dalam penyelenggaraan dan penyelesaian pelayanan.

6. Kemampuan petugas pelayanan, yaitu tingkat keahlian dan keterampilan yang dimiliki petugas dalam memberikan/menyelesaikan pelayanan kepada masyarakat.
7. Kecepatan pelayanan, yaitu target waktu pelayanan dapat diselesaikan dalam waktu yang telah ditentukan oleh unit penyelenggara pelayanan.
8. Keadilan mendapatkan pelayanan, yaitu pelaksanaan pelayanan dengan tidak membedakan golongan/status masyarakat yang dilayani.
9. Kesopanan dan keramahan petugas, yaitu sikap dan perilaku petugas dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat secara sopan dan ramah serta saling menghargai dan menghormati.
10. Kewajaran biaya pelayanan, yaitu keterjangkauan masyarakat terhadap besarnya biaya yang ditetapkan oleh pelayanan.
11. Kepastian biaya pelayanan, yaitu kesesuaian antara biaya yang dibayarkan dengan biaya yang telah ditetapkan.
12. Kepastian jadwal pelayanan, yaitu pelaksanaan waktu pelayanan, sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
13. Kenyamanan lingkungan, yaitu kondisi sarana dan prasarana pelayanan yang bersih, rapi dan teratur sehingga dapat memberikan rasa aman kepada penerima pelayanan.
14. Keamanan pelayanan, yaitu terjaminnya tingkat keamanan lingkungan unit penyelenggara pelayanan ataupun sarana yang digunakan, sehingga masyarakat merasa tenang untuk mendapat pelayanan terhadap resiko yang diakibatkan dari pelaksanaan pelayanan.

Dalam mengukur kinerja pelayanan publik instansi pemerintah agar diketahui tingkat kinerja pelayanan publiknya dapat dilakukan dengan banyak ukuran. Seperti yang dikemukakan oleh Carson dan Schwarz (dalam Harbani Pasolong, 2008:143-144). Ukuran yang konprehensif untuk *servquel sector* publik tersebut sebagai berikut:

1. *Comvenience* (kemudahan), yaitu ukuran tingkat dimana pelayanan pemerintah adalah mudah diperoleh dan didapat masyarakat.
2. *Security* (keamanan), yaitu ukuran tingkat dimana pelayanan yang telah disediakan membuat masyarakat merasa aman dan yakin ketika mereka menerimanya.
3. *Reliability* (keandalan), yaitu menilai tingkat dimana pelayanan pemerintah disediakan secara benar dan tepat waktu.
4. *Personal attention* (perhatian kepada orang), yaitu ukuran tingkat dimana aparat pelayanan menyediakan informasi kepada masyarakat dan bekerja dengan mereka untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan mereka.
5. *Problem solving approach* (pendekatan pemecahan masalah).
6. *Faireness* (keadilan), yaitu ukuran tingkat dimana masyarakat percaya bahwa pemerintah diperlakukan sama untuk semua orang.
7. *Fiscal responsibility* (tanggungjawab keuangan) yaitu ukuran tingkat dimana masyarakat percaya bahwa pemerintah daerah menyediakan pelayanan sebagaimana mestinya yang menggunakan uang secara bertanggungjawab.

8. *Citizen influence* (pengaruh masyarakat), yaitu ukuran tingkat dimana masyarakat percaya bahwa mereka dapat mempengaruhi kualitas pelayanan yang mereka terima dari pemerintah daerah.

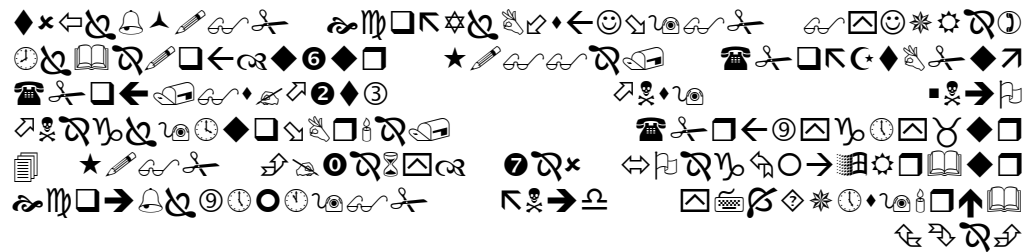
Apa yang telah dikemukakan diatas adalah semuanya untuk mendapatkan pemahaman bahwa kualitas pelayanan, baik organisasi privat maupun birokrasi publik masing-masing tentu mempunyai ukuran-ukuran tersendiri dalam upaya memberikan pelayanan yang maksimal. Organisasi privat telah sejak lama memulainya. Karena kalau tidak dapat memenuhi keinginan pelanggannya mereka akan ditinggalkan. Organisasi publik dalam memberikan pelayanan kepada publik juga berusaha untuk memenuhi keinginan atau kepuasan warga/masyarakat. Akan tetapi tidak hanya itu, organisasi publik mempunyai ukuran yang tentu sedikit berbeda dengan organisasi privat, misalnya *fairness* (keadilan). Organisasi publik seharusnya memberikan pelayanan yang sama kepada semua orang, tetapi organisasi privat dapat memberikan keistimewaan atau perbedaan pelayanan kepada pelanggannya. Oleh karena itu menurut hemat penulis ukuran-ukuran untuk menilai kinerja pelayanan publik instansi pemerintah seharusnya ditambah dengan dimensi yang mencerminkan eksistensi pelayanan yang diberikan pemerintah kepada publik.

### **2.3.1 Pelayanan Konteks Islam**

Pelayanan ialah proses melayani dengan sepenuh hati dan memberikan yang terbaik kepada pelanggan/konsumen dengan cara memudahkan agar

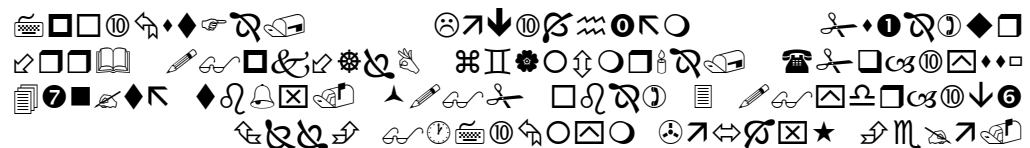
mereka percaya dan tidak mengalami kebingungan dan keragu-raguan .

Dituliskan juga dalam Surat Al-Hujurat Ayat 15 :



Artinya: Sesungguhnya orang-orang yang beriman itu hanyalah orang-orang yang percaya (beriman) kepada Allah dan Rasul-Nya, kemudian mereka tidak ragu-ragu dan mereka berjuang (berjihad) dengan harta dan jiwa mereka pada jalan Allah. mereka Itulah orang-orang yang benar ( Q.S. Al-Hujurat:15)

Dari ayat di atas menjelaskan bahwasanya orang-orang yang beriman ialah orang-orang percaya kepada Allah SWT dan Rasulnya (Muhammad Saw), dan tidak ada keraguan melakukan jihad di jalan Allah SWT, dalam konteks ini jihad tidak hanya diartikan dengan berperang melawan orang-orang kuffar saja melainkan jihad yang paling berat ialah jihad melawan hawa nafsu. juga dalam konteks Islam mencari nafkah/bekerja dengan cara baik/halal merupakan suatu jihad, apalagi dengan niat membantuh/memberikan pelayanan kepada orang lain. Selanjutnya dalam Surat An-Nisa Ayat 86 disebutkan bahwa:



Artinya: Apabila kamu diberi penghormatan dengan sesuatu penghormatan, Maka balaslah penghormatan itu dengan yang lebih baik dari padanya, atau balaslah penghormatan itu (dengan yang serupa), Sesungguhnya Allah memperhitungkan segala sesuatu (Q.S. An-Nisa:86)

Saat memberikan servis atau pelayanan kepada pelanggan sebaiknya dilakukan dengan sepenuh hati dan tanpa menambah sebuah kebohongan didalamnya. Kejujuran dan pelayanan yang baik, ramah, sopan, dan membuat mereka merasa nyaman itu akan membuat pelanggan senang dan mendapatkan pelayanan yang memuaskan. Kaitannya dalam penelitian ini adalah pihak kontraktor/petugas parkir yang bertanggungjawab memberikan pelayanan kepada masyarakat/pengguna jasa parkir, haruslah memberikan pelayanan dengan sikap yang ramah, sopan, dengan senyuman serta memberikan rasa nyaman sehingga pengguna jasa parkir mendapatkan kepuasan atas pelayanannya jasa tersebut.

## **2.4 Pendapatan Asli Daerah**

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan Sentosa (2006:110), pendapatan asli daerah merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan pendapatan lain asli daerah yang sah, yang bertujuan untuk memberikan keleluasaan kepada daerah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi.

Sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) (dalam Mardiasmo,2002:140) yaitu terdiri atas:

1. Hasil pajak daerah;



2. Hasil retribusi daerah termasuk hasil dari pelayanan Badan Layanan Umum (BLU) Daerah;
3. Hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah lainnya yang dipisahkan; dan
4. Lain-lain PAD yang sah, meliputi:
  - a. Hasil penjualan kekayaan daerah yang dipisahkan;
  - b. Jasa giro;
  - c. Pendapatan bunga;
  - d. Keuntungan selisih nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing; dan
  - e. Komisi, potongan, ataupun bentuk lain sebagai akibat dari penjualan dan/atau pengadaan barang dan/atau jasa oleh daerah.

Dalam upaya meningkatkan PAD, daerah dilarang menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi dan dilarang menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menghambat mobilitas penduduk, lalu lintas barang dan jasa antar daerah, dan kegiatan impor/ekspor, yang dimaksud dengan peraturan daerah tentang pendapatan yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi adalah peraturan daerah yang mengatur pengenaan pajak dan retribusi oleh daerah terhadap objek-objek yang telah dikenakan pajak oleh pusat dan provinsi sehingga menyebabkan menurunnya daya saing daerah. Contoh pungutan yang dapat menghambat kelancaran mobilitas penduduk, lalu lintas barang dan jasa antardaerah, dan kegiatan impor/ekspor antara lain retribusi izin masuk kota

dan pajak/retribusi atas pengeluaran/pengiriman barang dari suatu daerah ke daerah lain.

Negara Kesatuan Republik Indonesia menyelenggarakan pemerintahan Negara dan pembangunan nasional untuk mencapai masyarakat adil, makmur dan merata berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan, NKRI dibagi atas daerah provinsi dan daerah propinsi terdiri atas daerah kabupaten/kota. (dalam, UU No.33/2004).

Pasal 18 ayat 2 UUD 1945 mengamanatkan agar hubungan keuangan, pelayanan umum serta pemanfaatan sumber daya dan sumber daya lainnya antara pemerintah pusat dan daerah diatur dan dilaksanakan secara adil dan selaras berdasarkan Undang-undang. Pasal ini merupakan landasan filosofis dan landasan kontitusional pembentukan UU Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

Pembentukan Undang-undang perimbangan keuangan pusat dan daerah dimaksud untuk mendukung pendanaan dan penyerahan urusan kepada pemerintah daerah diatur dalam Undang-undang No. 32 tahun 2004. Dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah, penyerahan, pelimpahan dan penugasan urusan pemerintah pada daerah secara nyata bertanggungjawab harus diikuti dengan pengaturan, pembagian dan pemanfaatan sumber daya secara adil, termasuk perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah.

Pendanaan penyelenggaraan pemerintahan agar terlaksana secara efisien dan efektif serta mencegah terjadinya tumpang tindih atau tersedianya

pendanaan agi suatu bidang pemerintahan, maka diatur pendanaan penyelenggaraan pemerintahan yang mana menjadi kewenangan daerah dibiayai dari APBD sedangkan penyelenggaraan kewenangan pemerintah yang menjadi tanggungjawab Pemerintah Pusat dibiayai dari APBN baik kewenangan pusat yang dikonsentrasikan kepada Gubernur atau ditugaskan kepada pemerintah daerah dan/atau Desa atau sebutan lainnya dalam rangka tugas pembantuan.

Perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan daerah merupakan bagian pengaturan yang tidak terpisah dari sistem keuangan dan dimaksudkan untuk mengatur system pendanaan atas kewenangan pemerintahan yang diserahkan, dilimpahkan dan ditugaskan kepada daerah.

Dana perimbangan adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada daerah untuk mendanai kebutuhan daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi (dalam, UU No.33/2004). Jumlah dana perimbangan ditetapkan setiap tahun anggaran dalam APBN sesuai Pasal 10 Undang-Undang No. 33/2004, menyebutkan bahwa dana perimbangan merupakan salah satu penerimaan daerah yang terdiri dari:

1. Dana bagi hasil;
  2. Dana alokasi umum; dan
  3. Dana alokasi khusus.
- a. Dana Bagi Hasil (DBH) adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada daerah berdasarkan angka persentase

untuk mendanai kebutuhan daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi (dalam, UU No.33/2004). Dibagi menjadi dua yaitu:

1. DBH yang bersumber dari pajak terdiri dari:
  - a. Pajak Bumi dan Bangunan(PBB);
  - b. Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB); dan
  - c. Pajak Penghasilan (PPh) Pasal 25 dan Pasal 29 wajib pajak orang pribadi dalam Negeri dan PPH Pasal 21.
2. DBH yang bersumber dari sumber daya alam terdiri dari:
  - a. Kehutanan;
  - b. Pertambangan umum;
  - c. Perikanan;
  - d. Pertambangan minyak bumi;
  - e. Pertambangan gas bumi; dan
  - f. Pertambangan panas bumi.
- b. Dana Alokasi Umum (DAU) adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan dengan tujuan pemerataan kemampuan antardaerah untuk mendanai kebutuhan daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi Ahmad Yani (2008:142)
- c. Dana Alokasi Khusus (DAK) adalah dana yang bersumber dari pendapatan APBN yang dialokasikan kepada daerah tertentu dengan tujuan membantu mendanai kegiatan khusus yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan prioritas nasional. Ahmad Yani (2008:165).

## **2.5 Retribusi**

Retribusi menurut Marihot P. Siahaan (2005:5) yaitu pembayaran wajib dari penduduk kepada negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan oleh Negara bagi penduduknya secara perorangan, jasa tersebut dapat dikatakan bersifat langsung yaitu hanya yang membayar retribusi yang menikmati balas jasa dari Negara.

Josef Riwu Kaho (2005: 170) retribusi secara umum adalah pembayaran-pembayaran kepada Negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa Negara atau merupakan iuran kepada Pemerintah yang dapat dipaksakan di sini bersifat ekonomis karena siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari Pemerintah, dia tidak dikenakan iuran itu. Tidak jauh bedah yang diungkapkan oleh S. Munawir (2005:170) retribusi adalah iuran kepada pemerintah yang dapat di paksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk, paksaan disini bersifat ekonomis karena siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah, dia tidak dikenakan iuran itu.

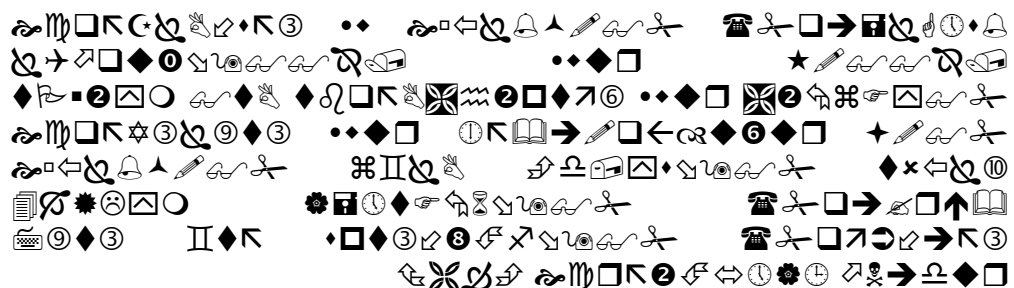
Pendapat-pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas pemakaian jasa atau karena mendapatkan jasa pekerjaan, usaha atau milik daerah bagi yang berkepentingan atau karena jasa diberikan oleh daerah. Demikian pula, dari pendapat-pendapat di atas dapat diikhtisarkan ciri-ciri pokok retribusi daerah sebagai berikut:

- a. Retribusi dipungut langsung;

- b. Dalam pungutan retribusi terdapat prestasi yang diberikan daerah yang langsung dapat ditunjuk;
- c. Retribusi dikenakan kepada siapa saja yang memanfaatkan, atau mengenyam jasa yang disediakan daerah.

Retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan Pemerintah Daerah untuk kepentingan pribadi atau badan. Objek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh Pemerintah Daerah menurut Sugianto (2008: 52).

Pajak/retribusi dalam pandangan Islam sebagaimana dalam firman Allah SWT dalam surat At-Taubah ayat 29:



Artinya: Perangilah orang-orang yang tidak beriman kepada Allah dan tidak (pula) kepada hari Kemudian, dan mereka tidak mengharamkan apa yang diharamkan oleh Allah dan RasulNya dan tidak beragama dengan agama yang benar (agama Allah), (Yaitu orang-orang) yang diberikan Al-Kitab kepada mereka, sampai mereka membayar jizyah dengan patuh sedang mereka dalam Keadaan tunduk. (At-Taubah: 29)

Pajak/retribusi dalam Islam disebut dengan jizyah yaitu pajak/retribusi per kepala yang dipungut oleh pemerintah Islam dari orang-orang yang bukan Islam, sebagai imbalan keamanan diri mereka. Jizyah adalah pungutan yang dapat dipaksakan di mana dalam ayat diatas boleh

diperangi bagi yang tidak mau membayar jizyah. Sebagaimana pajak/retribusi dapat dipaksakan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, jika pajak/retribusi di pungut menurut secara Islam bagi yang enggan membayar pajak/retribusi dapat ditagih secara paksa, disita bahkan boleh di perangi sehingga wajib pajak/retribusi tersebut tunduk terhadap aturan yang berlaku.

Retribusi ditetapkan dengan peraturan daerah, tidak dapat berlaku surut dalam dan peraturan daerah tersebut sekurang-kurangnya mengenai :

1. Nama, Objek, dan sumber retribusi
2. Golongan retribusi, jasa umum, jasa usaha, dan perizinan tertentu
3. Cara mengukur tingkat penggunaan jasa yang bersangkutan
4. Prinsip yang dianut dalam penetapan struktur dan besaran tarif
5. Struktur dan besarnya tarif retribusi
6. Wilayah pemungutan
7. Wilayah pungutan
8. Sanksi administrasi
9. Tata cara penagihan
10. Tanggal mulai berlakunya

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan pemerintah daerah. Karena jalan menyangkut kepentingan umum, penetapan jalan umum sebagai tempat parkir mengacu kepada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku Marihot (2006:493)

Dalam rangka otonomi daerah dituntut untuk mengembangkan potensi-potensi yang ada di daerah dalam rangka pembangunan daerah, aspek keuangan menjadi faktor yang penting bagi pemerintah daerah sebagai pemerintah daerah tidak akan dapat menjalankan fungsinya dengan baik tanpa didukung biaya yang cukup untuk memberikan pelayanan pembangunan. Retribusi daerah merupakan alternatif dalam otonomi daerah tetapi tentu harus dikelola dengan baik supaya hasil yang ditetapkan sesuai dengan target yang diinginkan.

Adapun ciri-ciri retribusi menurut Josef Riwu Kaho (2005:170) menyatakan ciri-ciri mendasar dari retribusi adalah :

1. Retribusi dipungut oleh Negara atau daerah
2. Dalam pemungutan terdapat pelaksanaan secara ekonomis
3. Adanya kontra prestasi yang secara langsung dapat ditunjuk
4. Retribusi dikenakan pada setiap orang/badan yang menggunakan jasa-jasa yang disediakan Negara.

Marihot P. Siahaan (2006:7) menyatakan ciri-ciri yang melat pada retribusi daerah saat ini dipungut di Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Retribusi merupakan pungutan yang dipungut berdasarkan undang-undang dan peraturan daerah yang berkenaan
2. Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintah daerah
3. Pihak yang membayar retribusi masuk mendapatkan kontra prestasi (balas jasa) secara langsung dari pemerintah daerah atas pembayaran yang dilakukan



4. Retribusi terutang apabila ada jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah yang menikmati oleh orang atau badan
5. Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomis, yaitu jika tidak membayar retribusi, tidak akan memperoleh jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah.

#### **2.5.1 Retribusi Parkir**

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah retribusi daerah sebagai pembayaran atas jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum (dalam Perda, 27 tahun 2010) Ada beberapa pengertian dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Umum yang perlu dijelaskan maksud dari Peraturan Daerah tersebut diantaranya:

- a. Kas Daerah adalah kas Daerah Kabupaten Indragiri Hilir
- b. Retribusi Daerah adalah pengutan daerah sebagai pembayaran atas jasa dan atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan
- c. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara
- d. Jalan umum adalah seluruh sebagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

- e. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan
- f. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin, selain kendaraan yang berjalan di atas rel
- g. Jasa adalah kegiatan Pemerintah Daerah berupa usaha dan pelayanan yang menyebabkan barang, fasilitas, atau kemanfaatan lainnya yang dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.
- h. Jasa umum adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau Badan.
- i. Wajib retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menurut peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk melakukan pembayaran retribusi, termasuk pemungut retribusi atau pemotong retribusi tertentu.
- j. Badan adalah sekumpulan orang dan atau modal yang merupakan kesatuan, baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dengan nama dan dalam bentuk apapun, firma, kongsi, koperasi, dana pensiun, persekutuan, perkumpulan, yayasan, organisasi massa, organisasi sosial politik, atau organisasi lainnya, lembaga dan bentuk badan lainnya termasuk kontrak investasi kolektif dan bentuk usaha tetap.

- k. Masa retribusi adalah suatu jangka waktu tertentu yang merupakan batas waktu bagi wajib retribusi untuk memanfaatkan jasa dan perizinan tertentu dari Pemerintah Daerah.
- l. Pemungutan adalah suatu rangkaian kegiatan mulai dari penghimpunan data obyek dan subyek retribusi, penentuan besarnya retribusi yang terutang sampai kegiatan penagihan retribusi kepada wajib retribusi serta pengawasan penyetorannya.
- m. Surat Setoran Retribusi Daerah yang selanjutnya disingkat SSRD adalah bukti pembayaran atau penyetoran retribusi yang dilakukan dengan menggunakan formulir atau telah dilakukan dengan cara lain ke kas daerah melalui tempat melalui tempat pembayaran yang ditunjuk oleh Bupati.
- n. Surat Ketetapan Retribusi Daerah yang selanjutnya disingkat SKRD adalah surat ketetapan retribusi yang menentukan besarnya jumlah pokok retribusi yang terutang.
- o. Surat Ketetapan Retribusi Daerah Lebih Bayar yang selanjutnya disingkat SKRDLB adalah surat ketetapan retribusi yang menentukan jumlah kelebihan pembayaran retribusi karena jumlah kredit retribusi lebih besar dari pada retribusi terutang atau seharusnya tidak terutang.
- p. Surat Tagihan Retribusi yang selanjutnya disingkat STRD adalah surat untuk melakukan tagihan retribusi atau sanksi administrasi berupa bunga dan atau denda.

- q. Pemeriksaan adalah serangkaian kegiatan menghimpun dan mengelolah data, keterangan, dan atau bukti yang dilaksanakan secara objektif dan professional berdasarkan suatu standar pemeriksaan untuk menguji kepatuhan pemenuhan kewajiban retribusi dan atau tujuan lain dalam rangka melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan retribusi daerah.

Penjelasan mengenai struktur dan besarnya tarif retribusi parkir umum terdapat pada Pasal 8 sebagai berikut:

**Tabel : II.1**  
**Pungutan Retribusi Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan Per-hari**

No	Jenis Kendaraan	Tarif	Frekuensi
1.	Mobil Barang:		
	a. Truck dengan Kereta Gandeng/Truck dengan Kereta Tempel/Tronton	Rp. 4000,-	Sekali Parkir
	b. Mobil Tanki/Truck/truck Box	Rp. 2500,-	Sekali Parkir
	c. Pick Up/Mini Bus	Rp. 2000,-	Sekali Parkir
2.	Mobil Bus/Station Wagon	Rp. 3000,-	Sekali Parkir
3.	Mobil Mini Bus/Sedan	Rp. 2000,-	Sekali Parkir
4.	Bajaj/Kendaraan Roda Tiga	Rp. 1500,-	Sekali Parkir
5.	Sepeda Motor	Rp. 1000,-	Sekali Parkir

Sumber: *Perda Kab. Inhil No. 27 Tahun 2010*

Sedangkan tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan retribusi parkir umum sebagaimana terdapat pada Pasal 10 dan 11 No. 27 Tahun 2010 dalam Perda menyebutkan bahwa:

1. Retribusi dipungut dengan menggunakan SKRD atau dokumen lain yang dipersamakan
2. Dokumen lain yang dipersamakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa karcis, kupon, dan kartu langganan

3. Retribusi dipungut di wilayah Daerah
4. Hasil pungutan retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disetor ke Kas Daerah secara bruto.
5. Pelaksanaan pemungutan retribusi dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan atau dapat dilakukan melalui jasa Pihak Ketiga dengan pola kerjasama sesuai ketentuan yang berlaku.
6. Kerjasama sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Bupati.

Dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Umum juga mengatur tentang Sanksi Administratif sebagaimana terdapat dalam Pasal 16 menyatakan bahwa :

1. Wajib retribusi yang tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang, yang tidak atau kurang dibayar dan ditangih menggunakan STRD.
2. Penagihan retribusi terutang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didahului dengan surat teguran yang dikeluarkan oleh pejabat yang ditunjuk.
3. Pelaksanaan penagihan retribusi dikeluarkan setelah 7 (tujuh) hari sejak jatuh tempo pembayaran dengan mengeluarkan surat bayar/penyetoran atau surat lainnya yang sejenis sebagai awal tindakan pelaksanaan penagihan.

4. Dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal surat teguran/peringatan/surat lain yang sejenis, wajib retribusi harus melunasi retribusi terutang.

Adapun untuk mengenai pengawasan, secara teoritis pengawasan merupakan proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya S.P Siagian (2004:125). Sedangkan dalam Islam Allah telah menggariskan konsep pengawasan yang mencakup semua sisi kemanusiaan, baik mencakup semua orang mu'min, sejak ia baligh sampai matinya, dari perkataan, perbuatan sampai pada kata hatinya. Hal ini telah dijelaskan oleh Allah secara umum dalam Surat Al-Fajr Ayat 14 yaitu:

Artinya: Sesungguhnya Tuhanmu benar-benar mengawasi.

Selanjutnya Allah juga mengawasi makhluknya dalam berbagai aktifitas yang telah dijelaskan dalam Surat Al-Hadid Ayat 4 yaitu:



































































































































Artinya: Dia bersama kamu dimana saja kamu berada, dan Allah Maha melihat apa yang kamu kerjakan.

Pengawasan yang paling tepat hendaknya adalah pengawasan yang berasal dari diri sendiri. Karena Al-Qur'an telah memberikan petunjuk, bahwa setiap apa yang kita perbuat atau kita lakukan itu tidak terlepas dari

pengawasan Allah SWT. Islam mengajarkan bahwa pengawasan yang hakiki adalah pengawasan yang berasal dari Allah SWT. Serta pengawasan yang dilakukan oleh manusia terhadap diri dan lingkungannya tentunya memiliki keterbatasan. Adapun kaitannya dengan penelitian ini adalah bagaimana pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dan para kontraktor/petugas parkir sebagai pengelola parkir umum tersebut dapat bekerja dengan sebaik-baik tanpa melakukan kecurangan, kebohongan dalam artian melanggar aturan-aturan yang telah ditentukan, sebab sudah merasa diawasi oleh Allah SWT. Sedangkan untuk mengenai pengawasan parkir tersebut diatur dalam Pasal 24 ayat 1 menyatakan bahwa pengawasan atas pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilakukan sesuai dengan ketentuan Peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal di atas hanya sebagai dasar pelaksanaan perparkiran tersebut, untuk mengenai bentuk-bentuk pengawasannya dijelaskan dalam Surat Perjanjian Kontrak yang terdapat pada Pasal 9 yaitu sebagai berikut:

1. Untuk memudahkan koordinasi antara pihak pertama dan kedua, pihak pertama menunjuk petugas yang akan memonitor pekerjaan di lapangan.
2. Apabila petugas ditunjuk pada ayat I (satu) berhalangan maka pihak kedua pertama akan menunjuk penggantinya secara tertulis dan akan disampaikan pada pihak kedua.
3. Pihak kedua wajib memenuhi segala petunjuk dan atas perintah dari pejabat atau petugas dimaksud sepanjang berkenaan dengan maksud perjanjian.

## **2.6 Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu dengan topik yang sama tetapi permasalahan, lokasi dan tempat yang berbeda diantaranya, Lulu Meirine. 2009, dengan judul Pengelolaan Retribusi Parkir Kota Tembilahan, Universitas Riau. Dengan menggunakan analisa kualitatif, sampel Kepala Dinas 1 Kepala Tata Usaha 1 Kepala Bidang perhubungan darat 1 orang, pegawai lalu lintas bagian darat 20 orang, kontraktor parkir 1 orang, petugas parkir 25 orang. Teknik penarikan sampel dengan menggunakan Purposive Sampling. Hasil penelitian yang telah penulis lakukan terlihat bahwa pengelolaan retribusi parkir umum di kota tembilahan yang dilakukan dinas perhubungan belum optimal karena system pengelolaan belum terlaksana dengan baik. 13 orang atau 25% responden menyatakan baik, 23 orang atau 44% responden menyatakan kurang baik dan 16 orang atau 31 responden menyatakan tidak baik.

Santi Puspita Sari, 2010, judul penelitian Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Perawang, UIN Suska Riau. Dengan menggunakan analisa kualitatif, sampel dari masyarakat sebanyak 35 orang, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelayanan parkir tepi jalan umum di Perawang termasuk dalam kategori ‘tidak baik’ yakni sebanyak 46% responden menyatakan bahwa pelayanan parkir tepi jalan umum tidak baik karena petugas parkir dalam memberikan pelayanan tidak ramah dan keamanan kendaraan tidak dijamin.

Dari penelitian sebelumnya membahas masalah pengelolaan retribusi parkir, pelayanan masalah parkir. Hal berbedah dengan penelitian penulis



dimana penulis mempunyai topik dan permasalahan yang berbedah yakni penulis ingin mengetahui sejauh mana Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan.

## **2.7 Definisi Konsep**

Konsep adalah istilah atau defenisi yang digunakan untuk menggambarkan secara abstrak kejadian, keadaan, kelompok dan individu yang menjadi pusat perhatian ilmu sosial (Masri Singarimbun, 1989: 33). Melalui konsep, peneliti diharapkan akan dapat menyederhanakan pemikirannya dengan menggunakan satu istilah untuk beberapa kejadian (*events*) yang berkaitan satu sama dengan lainnya.

Defenisi konsep dimaksudkan untuk menghindari interpretasi ganda dari variabel yang diteliti, untuk mendapatkan batasan yang jelas dari masing-masing konsep yang akan diteliti. Adapun yang menjadi defenisi konsep pada penelitian ini adalah:

- a. Kebijakan adalah segala sesuatu yang telah ditetapkan oleh lembaga pemerintah dengan terencana dalam rangka pencapaian tujuan tertentu.
- b. Implementasi adalah pengaplikasian/penerapan suatu kebijakan yang dibuat dan menggunakan alat untuk mencapai tujuan.
- c. Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan yang diperoleh daerah yang dipungut berdasarkan Peraturan Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

- d. Retribusi adalah iuran wajib kepada Negara karna adanya jasa yang diberikan Negara kepada masyarakatnya, dengan kontaprestasi langsung dan dapat dipaksakan yang bersifat ekonomis karna yang hanya mendapat jasa tersebut yag membayar iuran.
- e. Pelayanan adalah suatu proses melayani orang lain dengan cara tertentu memerlukan kepekaan agar tercipta kepuasan dan tujuan.
- f. Parkir adalah kegiatan tidak bergerak suatu kendaraan yang sifat sementara.
- g. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah retribusi daerah sebagai pembayaran atas jasa pelayanan parkir di tepi jalan umum
- h. Penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi adalah suatu ketentuan dalam sistem penentuan tarif retribusi parkir umum dan kemudian dijadikan acuan dalam pelaksanaannya.
- i. Tata cara pemungutan adalah suatu cara yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah dan Surat Perjanjian yang harus dipenuhi oleh penyelenggara demi tercapainya tujuan bersama.
- j. Wilayah pungutan adalah areal/lokasi jalan raya/umum yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah untuk dijadikan lokasi perparkiran sesuai zona yang telah disepakati kedua belah pihak.
- k. Pengawasan adalah pengamatan/ pemantauan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap pengelolaan perparkiran di lapangan agar tujuan terealisasi dengan baik.

1. Sanksi administrasi adalah suatu tindakan yang diambil oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika jika pihak kontraktor tidak mematuhi aturan yang telah disepakati.

## **2.8 Konsep Operasional**

Konsep operasional merupakan unsur penelitian yang memberitahukan bagaimana cara mengukur suatu variabel (Masri Siangarimbun,1989:46), sehingga dengan pengukuran ini dapat diketahui, indikator apa saja yang diketahui sebagai pendukungnya untuk dianalisa dari variabel tersebut. Sejalan yang diungkapkan J.J.J. M. Wuisman (dalam Nurul Zuriah,2009:6) mengatakan bahwa langkah yang digunakan untuk menentukan kondisi empiris yang kiranya berguna untuk menguji setiap hipotesis. Konsep mempunyai tujuan sebagai kerangka berpikir untuk tidak terjadi tumpang-tindih dan memberikan batasan-batasan yang jelas dari masing-masing konsep guna menghindari salah pengertian.

Adapun konsep operasional dalam penelitian ini tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan, dengan indikator yang mengacu Perda di atas yang terdapat pada Pasal 7,8, 9, 10, 11, 16 dan 24 serta Surat Perjanjian Kontrak yang terdapat pada Pasal 5 dan 10 yang meliputi sebagai berikut:

1. Prinsip penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi
  - a. Kemampuan masyarakat dan keadilan;

- b. Besarnya Tarif Retribusi yang dipungut disesuaikan dengan ketentuan Peraturan Daerah;
  - c. Evaluasi tarif retribusi ditinjau paling lama 3 tahun sekali.
2. Tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan retribusi
- a. Retribusi parkir dipungut dengan menggunakan;
  - b. SKRD/Karcis/Kupon dan Kartu Langganan;
  - c. Pemungutan retribusi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah melalui jasa pihak ketiga dengan pola kerjasama sesuai ketentuan yang berlaku;
  - d. Petugas Parkir dalam memberikan pelayanan menggunakan atribut perpakaian (Baju seragam, peluit, topi, dan *identity Card*);
  - e. Petugas parkir melakukan pemungutan retribusi ditempat yang telah ditentukan;
3. Pengawasan dan Sanksi
- a. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Infomatika melakukan pengawasan pengelolaan parkir dilapangan;
  - b. Bagi Kontraktor tidak membayar tepat pada waktunya akan dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2%
  - c. Memberikan surat teguran kepada wajib retribusi yang telah jatuh tempo.

**Tabel II.2**  
**Konsep Operasional Penelitian Implementasi Perda Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan.**

Variabel	Indikator	Item Penilaian
Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang	1. Prinsip Penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi	a. Kemampuan masyarakat dan keadilan
		b. Besarnya Tarif Retribusi yang dipungut disesuaikan dengan ketentuan Peraturan Daerah

Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan	2. Tata cara pemungutan wilayah pungutan	c. Evaluasi tarif retribusi ditinjau paling lama 3 tahun sekali
		a. Retribusi parkir dipungut dengan menggunakan SKRD/Karcis/Kupon dan Kartu Langganan
		b. Pemungutan retribusi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah melalui jasa pihak ketiga dengan pola kerjasama sesuai ketentuan yang berlaku
		c. Petugas Parkir dalam memberikan pelayanan menggunakan atribut perpakaian (Baju seragam, peluit, topi, dan <i>identity Card</i> )
		d. Petugas parkir melakukan pemungutan retribusi ditempat yang telah ditentukan
	3. Pengawasan dan Sanksi Administrasi	a. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Infomatika melakukan pengawasan pengelolaan parkir di lapangan
		b. Bagi Kontraktor tidak membayar tepat pada waktunya akan dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2%
		c. Memberikan surat teguran kepada wajib retribusi yang telah jatuh tempo

Sumber: *Data Olahan Tahun 2012*

## 2.9 Teknik Pengukuran

Untuk mengetahui Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum maka penulis melakukan pengukuran dengan menggunakan *skala likert*. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena social, dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel, dan indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Sugiyono (2010:93)

Jawaban dari setiap instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif, yang dapat berupa kata-kata. Adapun pilihan jawaban dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Sesuai /Baik/Selalu/Baik
- b. Cukup Sesuai/Sering/Cukup Baik
- c. Kurang Sesuai/Kadang-Kadang/Kurang Baik
- d. Tidak Sesuai/Tidak Pernah/Tidak Baik

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian kualitatif, dari hasil menyimpulkan definisi yang diajukan para pakar, dalam bukunya Metode Penelitian Kualitatif, Lexy J. Moloeng (2004:6) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dll, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Sugiono (2010:9) artinya apa yang dilakukan oleh peneliti kualitatif banyak persamaannya dengan detektif atau mata-mata, penjelajah, atau jurnalis yang juga terjun ke lapangan untuk mempelajari manusia tertentu dengan mengumpulkan data yang banyak.

### **3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini berlokasi di Kota Tembilahan, penulis memilih tempat tersebut karna pusat pemerintahan Kabupaten Indragiri Hilir, tepatnya di Kota Tembilahan begitu juga pusat perekonomian masyarakat serta masyarakat sebagian besar bertempat tinggal di Kota Tembilahan, dengan melihat potensi sumber daya yang dimiliki Kota Tembilahan dalam bidang retribusi parkir umum maka Pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir mengeluarkan Peraturan Daerah tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam rangka untuk menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD). Adapun tempat penelitian ini di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika beralamat di Jalan Pangeran Diponogoro No. 744 Tembilahan Kota.

Adapun waktu penelitian ini yang penulis lakukan mulai dari 08 Oktober-22 November tahun 2012.

### **3.3 Populasi dan Sampel**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terjadi dari objek atau subjek yang menjadi kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti dan kemudian ditarik kesimpulannya. (Sugiyono, 2003:90). Sedangkan sampel merupakan bagian dari populasi yang diambil untuk mewakili populasi secara keseluruhan yang akan dijadikan responden dalam suatu penelitian.

Adapun populasi dan sampel dalam penelitian ini yaitu:

- a. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika;
- b. Pihak Kontraktor (GAPETE dan PAM SWAKARSA KAB. INHIL);



c. Masyarakat/pengguna jasa parkir umum.

Populasi penelitian yang berasal dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir yaitu 1 orang Kepala Dinas, 1 orang Sekretaris Dinas sekaligus Sekertaris Panitia Parkir, 1 orang Ketua Panitia Parkir, 1 orang Bendahara Pembantu, 2 orang Bidang Perhubungan Darat (pengawas parkir di lapangan), yang penulis jadikan sebagai *Key Informan*. Selanjutnya populasi dari pihak kontraktor yaitu 2 orang Ketua Kontraktor (GAPETE dan PAM SWAKARSA). 15 orang petugas parkir. Sedangkan populasi dari masyarakat/pengguna jasa parkir sebanyak 84.042 orang diambil dari jumlah masyarakat Kota Tembilahan, yang kemudian dijadikan sampel. Untuk menentukan jumlah sampel dari masyarakat tersebut penulis menggunakan rumus Slovin (dalam Husein Umar, 2003:102) yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + N (e)^2}$$

$$n = \frac{84042}{1 + 84042(10\%)^2}$$

$$n = \frac{84042}{1 + 84042(0.01)}$$

$$n = \frac{84042}{841,42}$$

$$n = 99,88$$

$$n = 100$$

Keterangan :  $n$  = Jumlah Sampel

$N$  = Jumlah Populasi

Error 10% (Persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel).

Jadi, dari hitungan jumlah populasi dari masyarakat sebanyak 84042 orang, dengan kelonggaran 10%, maka hasil penghitungan dengan menggunakan rumus Slovin tersebut didapat sampel sebanyak 99,88 yang dibulatkan menjadi 100 orang. Untuk memperjelas jumlah populasi dan sampel di atas dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel III.1**  
**Jumlah Populasi dan Sampel Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan**

No	Teknik Pengumpulan Data	Subjek Penelitian	Populasi	Sampel	Persentase
1.	Wawancara (Key Informan)	-Pihak Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika			
		a. Kepala Dinas	1		100 %
		b. Sekretaris Dinas dan sekaligus sekretaris Panitia Parkir Umum	1		100 %
		c. Perhubungan Darat	2		100 %
		d. Ketua Panitia Parkir	1		100 %
		e. Bendahara Pembantu	1		100 %
2.	Wawancara	-Pihak Kontraktor			
		a. Ketua GAPETE	1		100 %
		b. PAM SWAKARSA	1		100 %
		c. Petugas Parkir	15		100 %
3.	Kuisoner/ Angket	-Masyarakat/Pengguna jasa Parkir	84042	100	100 %

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas diketahui bahwa Subjek penelitian ini yaitu 6 orang dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika yang penulis jadikan *key informan*, dengan teknik pengumpulan data wawancara secara mendalam untuk mencari informasi-informasi/data-data mengenai implementasi Perda tersebut, selanjutnya subjek dari Pihak Kontraktor sebanyak 17 orang dengan teknik pengumpulan data wawancara secara mendalam, sedangkan sampel dari masyarakat yang berjumlah 100 orang penulis memberikan angket/kuesioner penelitian. Adapun teknik digunakan penulis dalam pengambilan sampel menggunakan metode *Insidental Sampling* yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu sebagai sumber data (Sugiono, 2010:85). Adapun penulis berikan angket/kuesioner pada penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan jasa parkir umum yang penulis jumpai secara kebetulan di lapangan yang penulis anggap dapat memberikan data/informasi, baik itu pengguna parkir mobil truk, bus, tronton, bajaj sepeda motor dan sejenisnya yang telah ditetapkan dalam Perda tersebut.

### **3.4 Sumber Data**

#### **3.4.1 Data Primer**

Data primer merupakan sumber data yang diperoleh langsung dari responden melalui kuesioner, wawancara (*interview*), observasi maupun

dokumentasi. Berupa identitas responden dan hasil tanggapan responden tentang bagaimanakah Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan. Adapun data yang diperoleh dari narasumber sebagai informan yang langsung berhubungan dengan penelitian tersebut, tentunya yang berkaitan dengan Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan, diantaranya:

1. Jawaban responden terhadap kuesioner
2. Jawaban responden terhadap beberapa pertanyaan wawancara
3. Hasil observasi penulis di lapangan
4. Dokumentasi/foto-foto mengenai keadaan di lapangan
5. Dan sebagainya.

#### **3.4.2 Data Sekunder**

Data sekunder merupakan data yang sudah di publikasikan atau diolah oleh instansi yang terkait. Data ini dapat berupa arsip, buku, literatur, serta laporan tertulis yang berhubungan dengan penjelasan jenis dan proses pelaksanaan kegiatan-kegiatan Implementasi Perda Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan. Adapun data di peroleh meliputi:

1. Undang-undang (Perda Parkir)
2. Surat perjanjian Kontrak Antar Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan Pihak Kontraktor parkir
3. Data penerimaan retribusi parkir di kota Tembilahan

4. Latak geografis, Monografi Kota Tembilahan
5. Struktur organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dan pihak Kontraktor Parkir
6. Dan lain-lain.

### **3.5 Teknik Pengumpulan Data**

Adapun metode pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah:

#### **a. Observasi**

Observasi adalah merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari pelbagai proses biologis dan psikologis, dua diantaranya yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Sutrisno Hadi (dalam Sugiono, 2010:145) atau dengan kata lain suatu penyelidikan yang dijalankan secara sistematis dan dengan menggunakan alat indera terutama mata terhadap kejadian-kejadian yang langsung. Jadi disini penulis melakukan pengamatan secara langsung di lapangan untuk mendapatkan data yang erat hubungannya dengan penelitian ini. Dalam kaitan penelitian ini penulis melakukan pengamatan secara langsung di lapangan mengenai pelaksanaan pelayanan parkir di tepi jalan umum di Kota Tembilahan bahkan penulis juga sebagai pengguna jasa parkir tersebut.

#### **b. Kuesioner (Angket)**

Kuesioner (angket) yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. (Sugiono, 2010:142) atau dengan kata lain pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan yang disebarkan kepada responden mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan, dimana kuesioner (angket) dalam penelitian ini adalah Masyarakat/pengguna jasa parkir sebanyak 100 orang.

#### **c. Wawancara**

Wawancara adalah percakapan yang dilakukan oleh pewawancara yang mengajukan sederet pertanyaan kepada responden secara langsung sesuai dengan data yang diperlukan. Teknik ini dipilih karena ada kalanya data yang dibutuhkan belum begitu sempurna terjaring dengan teknik kuesioner. Dalam Penelitian ini, penulis melakukan wawancara kepada pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir yaitu, 1 orang Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, 1 orang Sekretaris Dinas sekaligus menjadi Sekretaris Panitia Parkir, 2 orang Perhubungan Bagian Darat selaku pengawas di lapangan, 1 orang Ketua Panitia Parkir, dan 1 orang Bendahara Pembantu. Kemudian wawancara dari pihak kontraktor parkir 1 orang Ketua Kontraktor dari Pihak GAPETE dan 1 orang Ketua Kontraktor dari pihak PAM SWAKARSA serta 15 orang dari petugas parkir.

#### **d. Dokumentasi**

Dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, lengger, agenda dan sebagainya Suharsimi Arikunto (2010:274). Adapun dokumentasi dalam penelitian ini, berupa foto-foto mengenai keadaan perparkiran, foto-foto ketika melakukan wawancara dan lain-lainnya.

### **3.6 Analisa Data**

Dalam menganalisa data penelitian ini penulis menggunakan analisa deskriptif kualitatif atau disebut juga analisis isi (*Content analysis*), menurut Suryabrata (dalam Muslim, Jurnal El-Riyasah Volume 2. 2011) penelitian deskriptif ialah penelitian yang bermaksud untuk membuat gambaran mengenai situasi-situasi dan kejadian-kejadian. Analisa deskriptif ini diawali dengan pengumpulan data dengan menggunakan instrument penelitian, setelah data terkumpul dilakukan pengkodean, selanjutnya penyajian data dengan mengklasifikasinya, kemudian proses analisa serta diakhiri dengan penarikan kesimpulan.

Dalam menganalisis, penelitian ini penulis akan mendeskripsikan atau menggambarkan secara utuh dan nyata mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan, kemudian data dituangkan kedalam bentuk Tabel-tabel dengan angka dan persentase untuk selanjutnya dianalisa dengan

deskriptif analisa. Adapun menurut Arikunto (2006:79). Adapun persentase dengan rumus sebagai berikut:

$$P = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Keterangan:

P = Prosentase

F = Frekuensi

N = Total Jumlah



## BAB IV

### GAMBARAN UMUM PENELITIAN

#### 4.1 Kota Tembilahan

Kabupaten Indragiri Hilir resmi menjadi Daerah Tingkat II berdasarkan Undang-undang No. 6 Tahun 1965 tanggal 14 Juni 1965 ( LN RI No. 49 ). Kabupaten Indragiri Hilir terletak di pantai Timur pulau Sumatera, merupakan gerbang selatan Propinsi Riau, dengan luas daratan 11.605,97 km<sup>2</sup> dan perairan 7.207 Km<sup>2</sup> berpenduduk kurang lebih 683.354 jiwa yang terdiri dari berbagai etnis, Indragiri Hilir yang sebelumnya dijuluki "Negeri Seribu Parit" yang sekarang terkenal dengan julukan "***NEGERI SERIBU JEMBATAN***" dikelilingi perairan berupa sungai-sungai besar dan kecil, parit, rawa-rawa dan laut, secara fisiografis Kabupaten Indragiri Hilir beriklim tropis merupakan sebuah daerah dataran rendah yang terletak diketinggian 0-4 meter di atas permukaan laut dan dipengaruhi oleh pasang surut.

- 0 36'      Lintang Utara
- 1 07'      Lintang Selatan
- 104 10'    Bujur Timur
- 102 30'    Bujur Timur

Dengan batas-batas wilayah Kabupaten Indragiri Hilir sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatas dengan Kabupaten Pelalawan.
- Sebelah Selatan berbatas dengan Kab. Tanjung Jabung Prop. Jambi.
- Sebelah Barat berbatas dengan Kabupaten Indragiri Hulu.
- Sebelah Timur berbatas dengan Propinsi Kepulauan Riau.

#### **4.1.1 Fisiografi**

Sebagian besar dari luas wilayah atau 93,31% daerah Kabupaten Indragiri Hilir merupakan daerah dataran rendah, yaitu daerah endapan sungai, daerah rawa dengan tanah gambut (peat), daerah hutan payau (mangrove) dan terdiri atas pulau-pulau besar dan kecil dengan luas lebih kurang 1.082.953,06 hektar dengan rata-rata ketinggian lebih kurang 0-3 Meter dari permukaan laut Sedangkan sebagian kecilnya 6,69% berupa daerah berbukit-bukit dengan ketinggian rata-rata 6-35 meter dari permukaan laut yang terdapat dibagian selatan Sungai Reteh Kecamatan Keritang, yang berbatasan dengan Propinsi Jambi . Dengan ketinggian tersebut, maka pada umumnya daerah ini dipengaruhi oleh pasang surut, apalagi bila diperhatikan fisiografinya dimana tanah-tanah tersebut terbelah-belah oleh beberapa sungai, terusan, sehingga membentuk gugusan pulau-pulau.

Sungai yang terbesar di daerah ini adalah Sungai Indragiri Hilir yang berhulu di pegunungan Bukit Barisan (Danau Singkarak), sungai Indragiri mempunyai tiga muara ke Selat Berhala, yaitu di Desa sungai Belu, Desa Perigi Raja dan Kuala Enok. Sedangkan sungai-sungai lainnya adalah :

Sungai Guntung, Sungai Kateman, Sungai Danai, Sungai Gaung, Sungai Anak Serka, Sungai Batang Tuaka, Sungai Enok, Sungai Batang, Sungai Gangsal, yang hulunya bercabang tiga yaitu Sungai Gangsal, Sungai Keritang, Sungai Reth, Sungai Terap, Sungai Mandah, Sungai Igal, Sungai Pelanduk, Sungai Bantaian, dan sungai Batang Tumu. Pulau-pulau yang terdapat di Kabupaten Indragiri Hilir pada umumnya telah didiami penduduk dan sebagian diusahakan penduduk untuk dijadikan kebun-kebun kelapa, persawahan pasang surut, kebun sagu dan lain sebagainya. Gugusan pulau tersebut meliputi : Pulau Kateman, Pulau Burung, Pulau Pisang, Pulau Bakong, Pulau Air Tawar, Pulau Pucung, Pulau Ruku, Pulau Mas, Pulau Nyiur dan pulau-pulau kecil lainnya. Disamping gugusan pulau tersebut maka terdapat pula selat-selat/terusan kecil seperti : Selat/Terusan Kempas, Selat/Terusan Batang. Selat/Terusan Concong. Selat/Terusan Perawang, Selat/Terusan Patah Parang, Selat/Terusan Sungai Kerang, dan Selat/Terusan Tekulai. Selain selat/terusan alam terdapat pula terusan buatan antara lain : Terusan Beringin, Terusan Igal, dan lain-lain Selain itu di daerah ini juga terdapat danau dan tanjung yakni Danau Gaung, Danau Danai dan Danau Kateman, sedangkan tanjung yang ada di Indragiri Hilir adalah Tanjung Datuk dan Tanjung Bakung.

#### **4.1.2 Struktur Tanah**

Pada umumnya struktur tanah di Kabupaten Indragiri Hilir terdiri atas tanah Organosol (Histosil), yaitu tanah gambut yang banyak mengandung bahan organik. Tanah ini dominan di Wilayah Indragiri Hilir terutama

daratan rendah diantara aliran sungai. Sedangkan disepanjang aliran sungai umumnya terdapat formasi tanggul alam natural river levees yang terdiri dari tanah-tanah Alluvial (Entisol) dan Gleihumus (Inceptisol).

#### **4.1.3 Vegetasi**

Vegetasi alami dari daerah tanah-tanah organosol, alluvial dan gleihumus adalah hutan pematang, hutan rawa primer, hutan rawa sekunder, hutan pasang surat, penggunaan lahan untuk hutan lebat, belukar dan sejenisnya pada tahun 1994 seluas 841.242 hektar. Luas areal perkebunan meningkat dari 379.760 hektar menjadi 464.802 hektar atau meningkat 8,50% dibandingkan dengan periode sebelumnya sedangkan total produksi hasil perkebunan juga mengalami peningkatan dari 283.266 ton menjadi 416.690 ton naik sebesar 133.424 ton atau 13,34%.

#### **4.1.4 Iklim**

Topografi daerah Indragiri Hilir terdiri dari daratan dan perairan yang beriklim tropis basah, curah hujan tertinggi 1300 mm, hujan turun antara bulan oktober sampai maret setiap tahunnya. Sedangkan musim kemarau kadang-kadang hujan tidak turun selama 3 (tiga) bulan lamanya. Sehingga menimbulkan kesulitan air bersih, pengairan dan sebagainya. Angin yang bertiup sepanjang tahun adalah angin utara dan angin selatan. Pada waktu musim angin utara terjadi musim gelombang, serta air pasang yang cukup tinggi, yang membawa air laut berkadar garam ke hulu sungai, sehingga

membawa pengaruh terhadap tingkat kesuburan bagi tanam-tanaman tertentu yang tidak tahan terhadap kadar air dengan tingkat keasinan tinggi.

#### **4.1.5 Pengairan**

Secara geografis wilayah Kabupaten Indragiri Hilir memiliki potensi perairan laut dan perairan umum yang cukup luas serta daratan yang dapat dikembangkan usaha budidaya perikanan, berpeluang bagi Investor untuk menanamkan investasi baik dibidang penangkapan khususnya di perairan lepas pantai dan dibidang budidaya perikanan (tambak, keramba, budidaya kerang anadara dan kolam). Disamping sungai-sungai dan selat di Kabupaten Indragiri Hilir banyak terdapat parit-parit baik keberadaannya secara proses alami atau yang dibuat manusia dimana sebagian besar berfungsi sebagai drainase pengairan dan transportasi bagi masyarakat.

#### **4.1.6 Potensi**

Kabupaten Indragiri Hilir menyimpan potensi besar dalam berbagai sektor Perekonomian, terutama dibidang Perkebunan, Perikanan/kelautan dan Perindustrian dimana sampai saat ini belum tergarap secara maksimal. Disektor perkebunan, beberapa komoditi unggulan adalah kelapa lokal, kelapa hibrida, kelapa sawit dan sagu. Kabupaten Indragiri Hilir terbagi 20 Kecamatan, 174 Desa dan 18 Kelurahan. Kota Tembilahan yang terletak di Kecamatan Tembilahan merupakan Ibukota Kabupaten Indragiri Hilir dibangun di atas tanah berawa yang dialiri Sungai Indragiri merupakan urat nadi jalur perhubungan air. Kuala Enok merupakan kota pelabuhan yang

berpotensi menjadi sentra industri kelapa, yang dahulunya hanya ditempuh menggunakan transportasi air sekarang telah dapat ditempuh melalui jalur darat karena telah dibukanya jalan darat sebagai akses menuju pelabuhan samudera. Sungai Guntung di Kecamatan Kateman adalah tempat lainnya yang menarik untuk dijadikan sentra perdagangan dan industri Terdapat empat pelabuhan laut dan sungai yang berorientasi Ekspor-Import yaitu Pelabuhan : Kuala Enok, Kuala Gaung, Sungai Guntung dan Pelabuhan Parit 21 Tembilahan. Dari bagian selatan daerah ini, jarak ke Batam dan Singapura bisa ditempuh dalam waktu 2,5 jam dengan menggunakan Speed Boat. Untuk lalu lintas Ekspor-Import tersedia kapal-kapal Lintas Negara dengan tujuan pelayaran keberbagai Pelabuhan penting di dunia, khususnya Asia dan Eropa.

Kabupaten Indragiri Hilir juga memiliki Bandar Udara, yaitu Bandara Tempuling yang telah diuji coba dan telah dioperasikan melayani keberangkatan jemaah haji menuju Batam. Nantinya Bandara Tempuling dioperasikan melayani rute penerbangan regional sehingga membuat daerah ini makin mudah diakses sebagai pintu Gerbang Riau menuju kancah Ekonomi Global. Sebagai sebuah daerah yang kaya akan sumberdaya alam, dan menyimpan berbagai potensi ekonomi, Kabupaten Indragiri Hilir menjanjikan banyak kemungkinan dimasa depan. Didukung letak geografis yang strategis, serta ditunjang tersedianya berbagai infrastruktur dan kebijakan Pemerintah dalam pembangunan, daerah ini merupakan daerah investasi yang layak diperhitungkan dalam era ekonomi global. Untuk menunjang percepatan pertumbuhan ekonomi dan mempermudah investasi,

Pemerintah Daerah telah membangun berbagai infrastruktur, terutama yang berkaitan dengan sarana dan prasarana transportasi untuk mempermudah akses dari dan keluar Kabupaten Indragiri Hilir, baik melalui jalur darat, laut maupun udara, serta menciptakan iklim investasi yang kondusif yang mempermudah sektor swasta untuk menjadi pelaku bisnis di daerah ini.

#### **4.2 Sejarah Singkat Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika**

Sebagai tindak lanjut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Dimana penyelenggaraan Otonomi Daerah adalah pelimpahan kekuasaan Pemerintahan, Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri secara mandiri. Atas dasar itu pula Pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir membentuk Dinas Perhubungan dengan Peraturan Daerah Nomor 30 Tahun 2008 tanggal 21 November 2008.

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir mempunyai tugas melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika serta untuk melaksanakan wewenang serta tanggung jawab yang diberikan oleh Pemerintah Pusat kepada Daerah dalam rangka desentralisasi.

Bidang perhubungan memiliki kontribusi yang sangat vital dan berdimensi strategis bagi pembangunan mengingat sifatnya sebagai penggerak dan pendorong kegiatan pembangunan serta sebagai perekat kesenjangan antar wilayah. Selain itu ciri utama aktivitas transportasi adalah tidak mengenal batas wilayah administratif sehingga secara sistematis penyelenggaraannya tidak

biasa dipisah-pisahkan antara satu dengan yang lain karna masih dalam wilayah administratif.

Tinjauan dari sisi pengguna jasa angkutan adalah aksesibilitas waktu tunggu yang relatif singkat dan tarif juga relatif terjangkau. Sedangkan dilihat dari sisi operator berkaitan dengan keuntungan-keuntungan yang dapat diperoleh dari penyelenggaraan tersebut, sementara dari sisi regular adalah menjaga keseimbangan antara penyedia jasa angkutan dengan perkembangan kebutuhan masyarakat.

Selama terbentuknya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir sampai sekarang yang pernah menjabat sebagai Kepala Dinas sebagai berikut:

1. H. ALIMUDDIN. RM ( 2000 – 2005 )
2. H. EDI SYAFWANNUR ( 2005 – 2006 )
3. H. SYOFYAN SULAIMAN ( 2006 – 2009 )
4. H. M. THAHER ( 2009 – 2012 )
5. H. PAHROLROZY ( 2012 – S/d Sekarang )

#### **4.3 Visi dan Misi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika**

Visi pembangunan Dinas Perhubungan, komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir adalah sebagai berikut:

“ Terwujudnya penyelenggaraan dan pelayanan jasa transportasi yang tertib, aman, nyaman, lancar dan terjangkau dalam menunjang pembangunan Indragiri Hilir diberbagai sektor dalam rangka untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur”



Kemudian Visi tersebut dijabarkan dalam Misi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir yaitu:

1. Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia pegawai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika yang berkualitas, kreatif, proaktif dan profesional.
2. Meningkatkan kemampuan sumber daya ekonomi melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir, agar setiap program yang telah direncanakan dapat mewujudkan secara nyata dan tepat waktu.
3. Meningkatkan kemampuan dan kinerja sumber daya organisasi dalam mendukung peranan dan fungsi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir.
4. Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia dan prasarana transportasi angkutan darat/sungai, udara, pos dan telekomunikasi di Kabupaten Indragiri Hilir

#### **4.4 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika**

##### **4.4.1 Kepala Dinas**

Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Tugas tersebut meliputi:

- a. Perumusan kebijakan teknis bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika lingkup perhubungan darat, perhubungan laut dan sungai dan perhubungan udara serta bidang komunikasi dan informatika;
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika lingkup perhubungan darat, perhubungan laut dan sungai, dan perhubungan udara serta bidang komunikasi dan informatika;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika lingkup perhubungan darat, perhubungan laut dan sungai, dan perhubungan udara serta bidang komunikasi dan informatika;
- d. Pembinaan administrasi dan aparatur di lingkungan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan tugas dan fungsinya.

#### **4.4.2 Sekretariat**

##### **1. Sub Bagian Umum dan Kepewaiian**

Sub Bagian Umum dan Kepegawaian mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas melaksanakan sebagian tugas Sekertaris lingkup urusan umum dan kepegawaian, adapun tugas pokok dan fungsinya yaitu sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;

- b. Pengelolaan administrasi umum yang meliputi ketatausahaan, surat menyurat, ketatalaksanaan, kearsipan dan kepustakaan;
- c. Penyelenggaraan urusan rumah tangga, protokol, perjalanan dinas dan kehumasan;
- d. Pengelolaan administratif kepegawaian yang meliputi absensi dan pengelolaan data kepegawaian dan pelaksanaan pelayanan administrasi kepegawaian;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 2. Kepala Bagian Keuangan dan Perlengkapan

Kepala Bagian Keuangan dan Perlengkapan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas sekretaris lingkup keuangan dan perlengkapan.

Untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi tersebut yaitu sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada sub bagian keuangan dan perlengkapan;
- b. Penyelenggaraan dan pengelolaan administrasi keuangan dan perlengkapan;
- c. Penatausahaan keuangan dan perlengkapan;
- d. Penyusunan laporan keuangan dan perlengkapan;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 3. Sub Bagian Perencanaan dan Pengendalian

Kepala sub bagian perencanaan dan pengendalian mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas sekretaris lingkup perencanaan dan pengendalian, untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi tersebut yaitu sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada sub bagian perencanaan dan pengendalian;
- b. Pelaksanaan pengoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas bidang;
- c. Pengoordinasian penyusunan rencana program dan kegiatan bidang-bidang
- d. Penyelenggaraan pengawasan dan evaluasi pelaksanaan program dan kegiatan bidang-bidang;
- e. Penyusunan dan pengoordinasian pelaporan yang meliputi laporan kinerja dinas, laporan akuntabilitas, laporan pelaksanaan program dan kegiatan Dinas;
- f. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

#### **4.4.3 Bidang Perhubungan Darat**

##### **1. Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat**

Kepala seksi sarana dan prasarana perhubungan darat mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan darat lingkup dan prasarana perhubungan darat, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi sarana dan prasarana perhubungan darat lingkup inventarisasi ketersediaan dan kebutuhan, pelaksanaan pembangunan, pengelolaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana perhubungan darat, proses pemberian izin bangunan prasarana perhubungan darat, pembangunan dan pengaturan alat pengaman lalu lintas, jembatan timbang, rambu-rambu keselamatan dan marka jalan, penyelenggaraan penerimaan pendapatan asli daerah bidang perhubungan darat dan pelaksanaan inventarisasi dan pendaftaran perbekalan umum serta pengkualifikasian urusan jasa transportasi perhubungan darat;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi sarana dan prasarana perhubungan darat lingkup inventarisasi ketersediaan dan kebutuhan, pelaksanaan pembangunan, pengelolaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana perhubungan darat, proses pemberian izin bangunan prasarana perhubungan darat, pembangunan dan pengaturan alat pengaman lalu lintas, jembatan timbang, rambu-rambu keselamatan dan marka jalan, penyelenggaraan penerimaan pendapatan asli daerah bidang perhubungan darat dan pelaksanaan inventarisasi dan pendaftaran perbekalan umum serta pengkualifikasian urusan jasa transportasi perhubungan darat;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup sarana dan prasarana perhubungan darat;

- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup sarana dan prasarana perhubungan darat;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 2. Seksi Lalu Lintas Angkutan Darat

Kepala seksi lalu lintas angkutan darat mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan darat lingkup lalu lintas angkutan darat, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi lalu lintas angkutan darat lingkup inventarisasi dan pendataan serta penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan ketertiban dan kelancaran lalu lintas angkutan darat, penyelenggaraan penertiban jaringan dan pelayanan pemberian proses izin trayek angkutan pedesaan, penyelenggaraan kualifikasi urusan jasa angkutan darat dan pelayanan pemberian proses izin usaha, kartu pengawasan, (KP) dan pemberian dispensasi penggunaan jalan angkutan darat;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi lalu lintas angkutan darat lingkup inventarisasi dan pendataan serta penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan penertiban dan kelancaran lalu lintas angkutan darat, penyelenggaraan penertiban jaringan dan pelayanan pemberian proses izin trayek angkutan pedesaan, penyelenggaraan kualifikasi urusan jasa angkutan darat dan pelayanan pemberian proses izin usaha,

kartu pengawasan (KP) dan pemberian dispensasi penggunaan jalan angkutan darat

- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup lalu lintas angkutan darat;
- d. Pembinaan dan pengawasan teknis lingkup lalu lintas angkutan darat;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

### 3. Seksi Keselamatan dan Pengawasan Perhubungan Darat

Kepala seksi keselamatan dan pengawasan perhubungan darat mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan darat lingkup keselamatan dan pengawasan perhubungan darat, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi keselamatan dan pengawasan perhubungan darat lingkup penerapan peraturan perundang-undangan keselamatan pengguna/pemakai jalan dan kendaraan angkutan penumpang dan angkutan barang serta penertiban SPJK dan SPSK, dan penyelenggaraan penertiban terminal kota dan pedesaan;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi keselamatan dan pengawasan perhubungan lingkup penerapan peraturan perundang-undangan keselamatan pengguna/pemakai jalan dan kendaraan, penyelenggaraan koordinasi tentang penertiban kendaraan angkutan

penumpang dan angkutan barang serta penertiban SPJK dan SPSK, dan penyelenggaraan penertiban terminal kota dan pedesaan;

- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup keselamatan dan pengawasan perhubungan darat;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup keselamatan dan pengawasan perhubungan darat;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan Kepala Dinas sesuai dengan lingkup tugasnya.

#### **4.4.4 Bidang Perhubungan Laut dan sungai**

##### **1. Seksi Kepelabuhan, Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut dan Sungai**

Kepala seksi kepelabuhan, sarana dan prasarana perhubungan laut dan sungai mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan laut dan sungai lingkup kepelabuhan, sarana dan prasarana perhubungan laut dan sungai, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi kepelabuhan, sarana dan prasarana perhubungan laut dan sungai lingkup inventarisasi ketersediaan dan kebutuhan, proses pemberian izin pelaksanaan pembangunan, pengelolaan, pemanfaatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kepelabuhan perhubungan laut dan sungai (penyeberangan lintas Kabupaten, DUKS, DLKR, DLKP, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan local dan regional), pembagunan dan pengaturan alat pengaman lalu lintas perhubungan laut dan sungai; serta



penyelenggaraan penerimaan pendapatan asli daerah bidang perhubungan laut dan sungai;

- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi kepelabuhan, sarana dan prasarana perhubungan laut dan sungai lingkup inventarisasi ketersediaan dan kebutuhan, proses pemberian izin pelaksanaan pembagunan, pengelolaan, pemanfaatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana kepelabuhan perhubungan laut dan sungai (penyeberangan lintas Kabupaten DUKS, DLKR, DLKP, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan local dan regional), pembagunan dn pengaturan alat pemgaman lalu lintas perhubungan laut dan sungai; serta penyelenggaraan penerimaan pendapatan asli daerah bidang perhubungan laut dan sungai;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup kepelabuhan, sarana dan prasarana perhubungan laut dan sungai;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup kepelabuhan, sarana dan prasarana perhubungan laut dan sungai;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 2. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Sungai

Kepala seksi lalu lintas dan angkutan laut dan sungai mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan laut dan sungai lingkup lalu lintas dan angkutan laut dan sungai, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi lalu lintas dan angkutan laut dan sungai lingkup inventarisasi dan pendataan serta penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan ketertiban dan kelancaran lalu lintas angkutan laut dan sungai, penyelenggaraan penertiban jaringan dan pelayanan proses izin jaringan trayek sungai, izin penggunaan jaringan lintas sungai, izin lintas penyeberangan, izin pembuatan tempat penumpukan kayu (log Pond), izin jaringan terapung, izin keramba di perairan, pengukuran dan pemeriksaan kelayakan angkutan penumpang dan barang , penetapan kualifikasi urusan jasa angkutan laut dan sungai, pendataan, penerbitan pas dan sertifikat kapal, pengujian dan penerbitan surat keterangan kecakapan angkutan laut dan sungai, proses pemberian izin usaha perusahaan pelayaran (SIUPPP), surat izin operasi perusahaan non pelayaran dan izin usaha perusahaan pelayaran rakyat (SIUPPER) serta izin usaha penunjang angkutan laut/ekspedisi muat kapal laut, izin perusahaan bongkar muat, izin jasa pengurusan transportasi, izin perusahaan tally dan izin depo peti kemas, dan pembangunan dan pemeliharaan alur pelayaran bawah dan atas permukaan air;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi lalu lintas dan angkutan laut dan sungai lingkup inventarisasi dan pendataan serta penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan ketertiban dan kelancaran lalu lintas angkutan laut dan sungai, penyelenggaraan penertiban jaringan dan pelayanan proses izin jaringan trayek sungai, izin

penggunaan jaringan lintas sungai, izin lintas penyeberangann, izin pembuatan tempat penupukan kayu (log Pond), izin jaringan terapung, izin keramba di perairan, pengukuran dan pemeriksaan kelayakan angkutan penumpang dan barang. Penetapan kualifikasi urusan jasa angkutan laut dan sungai, pendataan, penertiban pas dan sertifikat kapal, pengujian dan penertiban surat keterangan kecakapan angkutan laut dan sungai, proses pemberian izin usaha perusahaan pelayaran (SIUPPP), surat izin operasi perusahaan non pelayaran dan izin usaha perusahaan pelayaran rakyat (SIUPPER) serta izin usaha penunjang angkuta laut/ekspedisi muat kapal laut, izin perusahaan bongkar muat, izin jasa tranportasi, izin perusahaan tally dan izin depo peti kemas, dan pembangunan dan pemeliharaan alaur palayaran bawah dan atas permukaan air;

- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup lalu lintas dan angkutan laut dan sungai;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup lalu lintas dan angkutan laut dan sungai;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

### 3. Seksi Keselamatan dan Pengawasan Angkutan Laut dan Sungai

Kepala seksi keselamatan dan pengawaan angkutan laut dan sungai mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan laut dan sungai lingkup keselamatan dan pengawasan angkutan laut dan

sungai, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut terdiri dari yaitu:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi keselamatandan pengawasan angkutan laut dan sungai lingkup penerapan peraturan perundang-undangan keselamatan pengguna/pemakai angkutan laut dan sungai, penyelenggaraan koordinasi penertiban angkutan penumpang, angkutan barang dan pelabuhan;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi kelayakan dan pengawasan angkutan laut dan sungai lingkup penerapan peraturan perundang-undangan keselamatan pengguna/pemakai angkutan laut dan sungai, penyelenggaraan koordinasi penertiban angkutan penumpang, angkutan barang dan pelabuhan;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup keselamatan dan pengawasan angkutan laut dan sungai;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup keselamatan dan pengawasan angkutan laut dan sungai;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

#### **4.4.5 Bidang Perhubungan Udara**

##### **1. Seksi Pembinaan Perhubungan Udara**

Kepala seksi pembinaan perhubungan udara mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan udara lingkup

pembinaan perhubungan udara, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut yaitu sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi pembinaan perhubungan udara lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis, penyelenggaraan peraturan perundang-undangan kebandar udaraan, penyelenggaraan dan pelayanan system informasi kebandar udaraan, penyelenggaraan koordinasi lintas sector, serta pembinaan personil kebandar udaraan;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi pembinaan perhubungan udara lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis dan penyelenggaraan peraturan perundang-undangan kebandar udaraan, penyelenggaraan dan pelayanan system informasi kebandar udaraan, penyelenggaraan koordinasi lintas sector, serta pembinaan personil kebandar udaraan;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup pembinaan perhubungan udara;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup perhubungan udara;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 2. Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Udara

Kepala seksi dan prasarana perhubungan udara mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan udara lingkup

sarana dan prasarana perhubungan udara, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi meliputi sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi sarana dan prasarana perhubungan udara lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis dan penyelenggaraan peraturan perundang-undangan tentang sarana dan prasarana perhubungan udara, inventarisasi ketersediaan penyusunan kebutuhan serta penyediaan sarana dan prasarana perhubungan udara, penyelenggaraan koordinasi dengan instansi terkait, serta penyelenggaraan penerimaan pendapatan asli daerah;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi sarana dan prasarana perhubungan udara lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis, penyelenggaraan peraturan perundang-undangan tentang sarana dan prasarana perhubungan udara, inventarisasi ketersediaan, penyusunan kebutuhan serta penyediaan sarana dan prasarana perhubungan udara, penyelenggaraan koordinasi dengan instansi terkait, serta penyelenggaraan koordinasi dengan instansi terkait, serta penyelenggaraan penerimaan pendapatan asli daerah;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup sarana dan prasarana perhubungan udara;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup penyediaan, pengelolaan dan pemanfaatan/penggunaan sarana dan prasarana perhubungan udara;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 2. Seksi Keselamatan dan Pengawasan Perhubungan Udara

Kepala seksi keselamatan dan pengawasan perhubungan udara mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang perhubungan udara lingkup keselamatan dan pengawasan perhubungan udara, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi keselamatan dan pengawasan perhubungan udara lingkup penyelenggaraan peraturan perundang-undangan tentang keselamatan dan pengawasan perhubungan udara, penyelenggaraan pemeriksaan kesehatan personil angkutan penerbangan, penumpang, barang dan bahan berbahaya udara, dan pemeriksaan kelayakan angkutan penerbangan, serta pemeriksaan kelayakan angkutan penerbangan, serta pemeriksaan bangunan dan fasilitas/sarana dan prasarana Bandar udara;
- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi keselamatan dan pengawasan perhubungan udara lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis dan penyelenggaraan peraturan perundang-undangan tentang keselamatan dan pengawasan perhubungan udara, penyelenggaraan pemeriksaan kesehatan personil angkutan penerbangan, penumpang barang dan bahan berbahaya udara, dan pemeriksaan kelayakan angkutan penerbangan, serta pemeriksaan bangunan dan fasilitas/sarana dan prasarana Bandar udara;

- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup keselamatan dan pengawasan perhubungan darat;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup keselamatan pengawasan perhubungan udara;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

#### **4.4.6 Bidang Komunikasi dan Informatika**

##### **1. Seksi Pos dan Telekomunikasi**

Kepala seksi pos dan telekomunikasi mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang komunikasi dan informatika lingkup pos dan telekomunikasi, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi poin-poin berikut ini:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi pos dan telekomunikasi lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis dan penyelenggaraan peraturan perundang-undangan pos dan telekomunikasi, penyelenggaraan koordinasi dan kemitraan usaha serta pengembangan system komunikasi dan pengembangan system komunikasi dan pengembangan system komunikasi dan informatika, pemberian rekomendasi penyelenggaraan radio, penyelenggaraan standard dan prosedur pembangunan/pengembangan system informasi manajemen daerah (SIMDA), pengelolaan dan pengendalian data elektronik sebagai media promosi daerah;



- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi pos dan telekomunikasi lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis dan penyelenggaraan peraturan perundang-undangan pos dan telekomunikasi, penyelenggaraan koordinasi dan kemitraan usaha serta pengembangan system komunikasi dan informatika, pemberian rekomendasi izin penyelenggaraan radio , penyelenggaraan standard dan prosedur pembagunan/pengembangan system informasi manajemen daerah (SIMDA), pengelolaan dan pengendalian data elektronik sebagai media promosi daerah;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis teknis lingkup pos dan telekomunikasi;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup penyelenggaraan pos dan telekomunikasi;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

## 2. Seksi Komunikasi dan Diseminasi Informasi

Kepala seksi komunikasi dan diseminasi informasi mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang komunikasi dan informatika lingkup komunikasi dan diseminasi informasi, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi komunikasi dan diseminasi informasi lingkup penyelenggaraan kebijakan teknis dan

pengaturan perundang-undangan, pengoordinasian pelaksanaan komunikasi dan diseminasi informasi;

- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi komunikasi dan diseminasi informasi lingkup kebijakan teknis dan peraturan perundang-undangan, pengoordinasian pelaksanaan komunikasi dan diseminasi informasi;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup komunikasi dan diseminasi informasi;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup komunikasi dan diseminasi informasi;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang lain diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

### 3. Seksi Pembinaan dan Pengawasan Komunikasi dan Informatika

Kepala seksi pembinaan dan pengawasan komunikasi dan informatika mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas kepala bidang komunikasi dan informatika lingkup pembinaan dan pengawasan komunikasi dan informatika, untuk melaksanakan tugas pokok serta fungsi tersebut meliputi:

- a. Penyusunan rencana program dan kegiatan pada seksi pembinaan dan pengawasan komunikasi dan informatika lingkup penyelenggaraan koordinasi pelaksanaan kebijakan teknis dan pengaturan perundang-undangan pos dan telekomunikasi serta penyelenggaraan komunikasi dan diseminasi informasi, peningkatan pengetahuan dan keterampilan SDM pengguna/pelaksana system komunikasi dan informatika;

- b. Penyelenggaraan program dan kegiatan pada seksi pembinaan dan pengawasan komunikasi dan informatika lingkup penyelenggaraan koordinasi perundang-undangan pos dan telekomunikasi serta penyelenggaraan komunikasi dan diseminasi informasi, peningkatan pengetahuan dan keterampilan SDM pengguna/pelaksana system komunikasi dan informatika;
- c. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis lingkup pembinaan dan pengawasan komunikasi dan informatika;
- d. Pembinaan dan pengawasan lingkup komunikasi dan informatika;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan lingkup tugasnya.

#### **4.5 UPT Unit Pelaksanaan Teknis Dinas Perhubungan**

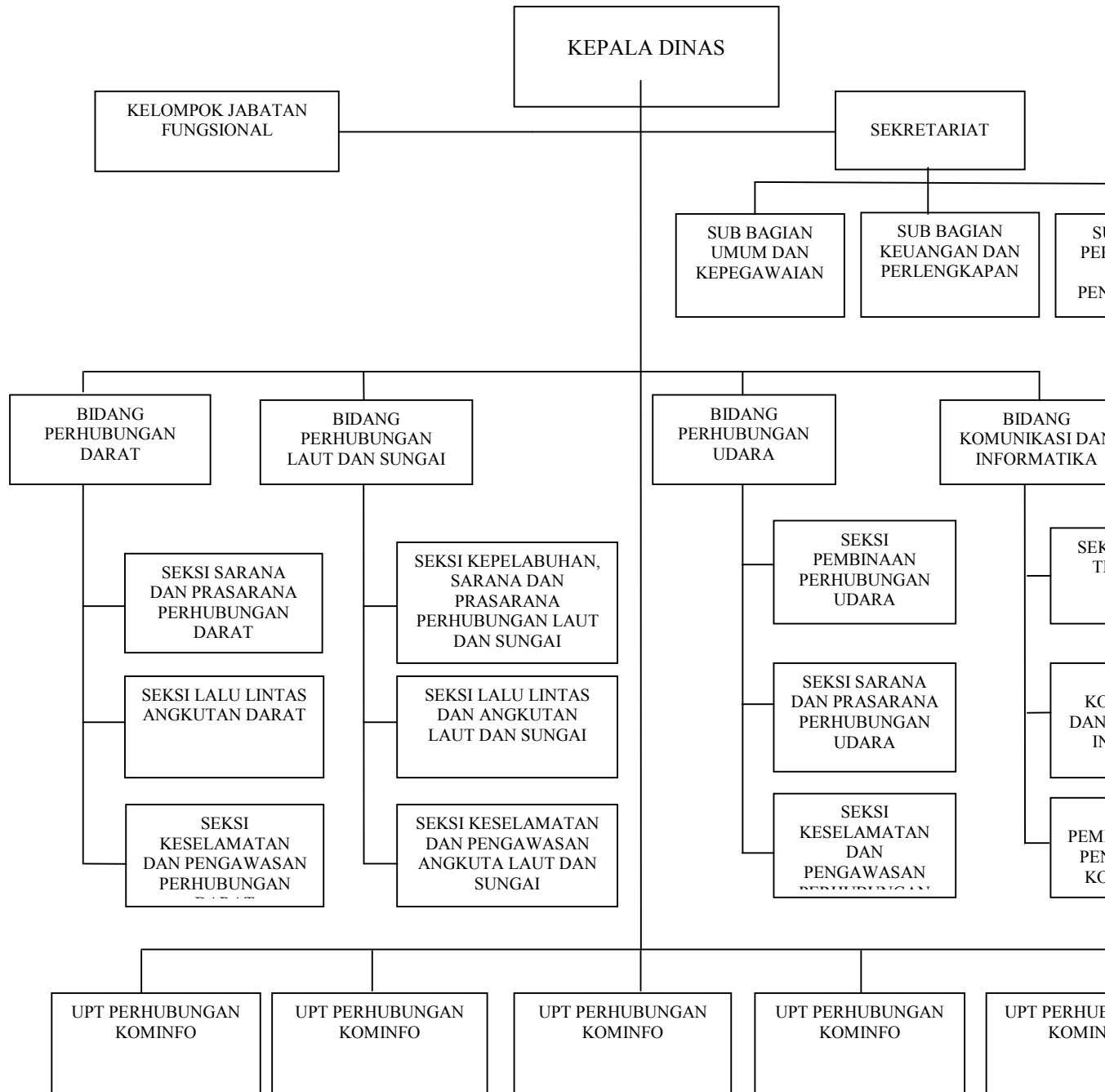
Berdasarkan Peraturan Bupati Indragiri Hilir Nomor 05 Tahun 2009 tentang Pembentukan, Tugas Pokok dan Fungsi Unit Pelaksana Dinas dan Badan di Lingkungan Pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir. Dengan mengacu kepada peraturan tersebut maka dibentuk Unit Pelaksana teknis (UPT) Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Indragiri Hilir sebagai berikut:

1. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Tembilahan, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Tembilahan
  - b. Kecamatan Tembilahan Hulu

2. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Sungai Salak, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Tempuling
  - b. Kecamatan Kempas
3. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Concong Luar, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Kuala Indragiri
  - b. Kecamatan Concong
4. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Teluk Pinang, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Batang Tuaka
  - b. Kecamatan Gaung Anak Serka
5. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kuala Lahang, meliputi wilayah kerja Kecamatan Gaung
6. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Khairiah Mandah, meliputi wilayah kerja Kecamatan Mandah
7. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Sungai Guntung, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Kateman
  - b. Kecamatan Pelaginran
8. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Pulau Burung, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Pulau Burung

- b. Kecamatan Teluk Belengkong
- 9. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kuala Enok, meliputi wilayah kerja Kecamatan Tanah Merah
- 10. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Enok, meliputi wilayah kerja Kecamatan Enok
- 11. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Pulau Kijang, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Reteh
  - b. Kecamatan Sungai Batang
- 12. UPT Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kotabaru, meliputi wilayah kerja:
  - a. Kecamatan Keritang
  - b. Kecamatan Kemuning
- 13. UPT Balai Pengujian Kendaraan Bermotor

**IV.1 BAGAN**  
**Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika**  
**Kabupaten Indragiri hilir**



## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **5.1 Identitas Responden**

Untuk mendapatkan hasil penelitian yang baik, maka diupayakan dapat menggali informasi sebanyak-banyaknya dari responden apa-apa yang dibutuhkan dalam penelitian. Hal ini mempermudah dalam menentukan faktor-faktor yang penting dan perlu dipertimbangkan dalam penelitian. Berikut penulis sajikan identitas responden meliputi tingkat umur responden, jenis kelamin, tingkat pendidikan dan pekerjaan responden.

##### **5.1.1 Tingkat Umur Responden**

Secara teoritis faktor usia sangatlah berpengaruh dalam mengambil sebuah tindakan dalam memutuskan permasalahan, dengan demikian dalam memutuskan suatu pilihan akan sangat berpengaruh, semakin tinggi usia maka tindakan yang diambil semakin baik karena tingkat kematangan emosional seseorang dalam berfikir. Selain pola pikir, tingkat usia juga berpengaruh kepada kekuatan atau stamina tubuh. Untuk mengetahui lebih jelas mengenai identitas responden berikut ini penulis akan menguraikan mengenai identitas responden berdasarkan umur, dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel V.1**  
**Keadaan Responden Berdasarkan Umur**

No	Tingkat Umur	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Kurang dari 20	10	10 %
2.	Antara 21-30 Tahun	27	27 %
3.	Antara 31- 40 Tahun	39	39 %
4.	41- keatas	24	24 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Hasil Penelitian Tahun 2012*

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa usia responden kurang dari 20 tahun sebanyak 10 orang atau 10% selanjutnya tingkat umur responden berkisaran antara 21-30 tahun sebanyak 27 orang atau 27% responden dan usia responden berkisaran antara 31-40 tahun berjumlah 39 atau 39% responden sedangkan tingkat umur responden 41 tahun keatas yaitu sebanyak 24 orang atau 24% dari jumlah keseluruhan responden penelitian. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas umur responden berkisaran 21-30 tahun dimana pada masa usia ini seseorang dalam tahap pendewasaan diri, setelah melewati masa tahap pencarian jati diri. Dalam tahap ini seseorang sudah berpikir kepada hal-hal yang lebih bersipat positif/bermanfaat serta sudah dapat menentukan pilihan dalam memutuskan sesuatu.

Salah satu faktor yang mempengaruhi sikap dan tindakan seseorang dalam mengambil suatu kebijakan adalah faktor usia, dimana Usia seseorang kisaran antara 20 tahun kebawah merupakan usia yang belum labil artinya pada masa ini seseorang dalam tahap pencarian jati diri sehingga seringkali mengambil keputusan yang belum tepat baik dirinya maupun orang lain. Sedangkan usia kisaran 31-40 tahun memasuki tahap kedewasaan, dimana



kebijakan/keputusan yang diambil selalu dikelaborasi antara latar belakang pendidikan dan pengalamannya sehingga keputusan tersebut dapat diterima dari semua kalangan baik yang muda maupun yang tua. Kemudian masuk usia 40 tahun keatas merupakan usia yang sudah melewati beberapa tahap sehingga sikap dan tindakan dalam menentukan sesuatu permasalahan bersikap hati-hatian dan selalu berkaca dari pengalaman mereka.

### **5.1.2 Jenis Kelamin Responden**

Jenis kelamin juga merupakan tolak ukur dalam memberikan jawaban terhadap kuesioner dalam penelitian ini, karena antara pria dan wanita memiliki sifat yang berbedah. Penelitian terbaru yang dilakukan oleh James Flynn , seorang pakar terkemuka soal tes IQ yang berasal dari Universitas Otago di Dunedin, Selandia Baru mengatakan bahwa belakangan ini di Eropa IQ wanita kalahkan IQ laki-laki (<http://health.kompas.com>), begitu juga dengan jumlah bahwa wanita lebih dominan dari pada laki-laki sehingga dimasa sekarang ini tidak sedikit kita lihat bahwa wanita muncul kepublik dan menjadi pemimpin dengan dasar emansipasi wanita, akan tetapi dalam hal tingkat daya tahan tubuh, pada umumnya jenis kelamin perempuan akan lebih lemah daya tahan tubuhnya, dibandingkan dengan jenis kelamin laki-laki daya tahan tubuhnya kuat. Selanjutnya untuk mengetahui lebih jelas mengenai identitas responden berikut ini penulis akan menguraikan mengenai identitas responden berdasarkan Jenis kelamin, dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.2**  
**Keadaan Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

No	Jenis Kelamin	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Pria	35	35 %
2.	Wanita	65	65 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

*Sumber: Data Hasil Penelitian Tahun 2012*

Dari tabel 5.1.2 di atas dapat dilihat bahwa mayoritas responden penelitian yaitu jenis kelamin wanita sebanyak 65 orang atau 65% dari jumlah keseluruhan responden sedangkan jenis kelamin pria yaitu sebanyak 35 orang atau 35% responden. Dari data penelitian mengenai jenis kelamin responden diatas menunjukkan bahwa wanita lebih dominan dari pada pria, hal ini disebabkan karena pada waktu penulis turun kelapangan menyebarkan koesioner penelitian, penulis banyak menjumpai pengguna jasa parkir umum berjenis kelamin wanita dan juga wanita lebih respon untuk mengisi koesioner penulis dari pada pria. Bukan itu saja tempat dan lokasi penelitian penulis juga menjadi faktor banyaknya responden berjenis kelamin wanita karena lokasi dan tempat tersebut sebagian besar ditempat keramaian yaitu pasar, pertokoan dan tempat perbelanjaan dan lain-lain dimana wanita lebih dominan ditempat-tempat tersebut bila dibandingkan pria.

### **5.1.3 Tingkat Pendidikan Responden**

Melalui pendidikan yang dilakukan secara sadar dan berencana serta berkesinambungan akan membentuk serta mengembangkan kepribadian dan kemampuan seseorang. Pendidikan yang pernah dijalani seseorang cenderung mempengaruhi kepribadian, kemampuan, wawasan dan pola pikir seseorang.

Semakin tinggi tingkat pendidikan yang dimiliki seseorang maka semakin tinggi pula keahlian, daya pikir dan wawasan yang dimilikinya. Tingkat pendidikan responden dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 5.1.3 berikut ini:

**Tabel V.3**  
**Keadaan Responden Berdasarkan Jenjang Pendidikan**

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	Sarjana	20	20 %
2.	Diploma III	9	9 %
3.	SMA/Sederajat	37	37 %
4.	SMP/Sederajat	19	19 %
5.	SD/Sederajat	15	15 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

*Sumber : Data Hasil Penelitian Tahun 2012*

Dari data diatas dapat dilihat bahwa responden memiliki latar belakang pendidikan yang berbeda-beda dan mayoritas responden dalam penelitian ini adalah SMA/Sederajat yaitu sebanyak 37 orang atau 37% dari jumlah keseluruhan responden. Selanjutnya diikuti responden yang memiliki jenjang pendidikan Sarjana sebanyak 20 orang atau 20% responden kemudian responden yang memiliki pendidikan SMP/Sederajat berjumlah 19 orang atau 19% responden dan jumlah responden yang berlatar belakang SD/Sederajat yaitu sebanyak 15 orang atau 15% responden sedangkan jumlah responden yang paling sedikit yaitu responden yang berlatar belakang dari Diploma III sebanyak 9 orang atau 9% dari keseluruhan responden penelitian. Dari data penelitian di atas dapat dikatakan bahwa tingkat pendidikan responden tergolong baik karena mayoritas responden memiliki pendidikan Tingkat SMA/Sederajat dan terbanyak kedua yaitu sarjana, dan tingkat pendidikan

SD/Serajat serta SMP/Sederajat hanya sekitar 35% responden dengan demikian semakin baik tingkat pendidikan responden, diharapkan jawaban-jawaban yang diberikan akan lebih rasional dan objektif terhadap penelitian ini.

#### **5.1.4 Jenis Pekerjaan Responden**

Pekerjaan merupakan suatu kebutuhan bagi manusia, Jenis apapun pekerjaan seseorang yang pada intinya untuk mencari nafkah dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, dalam konsep syariat Islam pekerjaan dibagi menjadi dua pekerjaan haram adalah pekerjaan yang menyimpang dari ketentuan syariat dan pekerjaan halal adalah pekerjaan yang sesuai dengan tuntunan syariat (<http://fossilbasyar.wordpress.com>), pada akhir-akhir ini Pekerjaan menjadi permasalahan pokok di Negara ini karena antara pencari kerja dengan lapangan pekerjaan yang tersedia tidak seimbang sehingga mengakibatkan pengangguran/tidak bekerja, dampak yang ditimbulkan dari pengangguran tersebut bermacam-macam diantaranya meningkatnya tingkat kemiskinan, kriminalitas dan prustasi sehingga dapat melakukan hal-hal yang negatif. Selain itu pekerjaan juga sangat mempengaruhi ketenangan seseorang baik lahir maupun batin artinya psikologi orang yang memiliki pekerjaan yang baik dan yang tidak akan mempengaruhi sikap dan tindakannya dalam mengambil suatu kebijakan, begitu juga dengan halnya dalam mengisi koersiner penelitian ini diharapkan bersikap objektif. Untuk melihat jenis pekerjaan responden berikut disajikan dalam tabel 5.4 dibawah ini:

**Tabel V.4**  
**Keadaan Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan**

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah Orang	Persentase (%)
1.	PNS	17	17 %
2.	Mahasiswa	11	11 %
3.	Wiraswasta	30	30 %
4.	Petani	16	16 %
5.	Buruh	13	13 %
6.	Nelayan	13	13 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Hasil Penelitian Tahun 2012*

Dari tabel 5.4 penelitian diatas dapat dilihat bahwa jenis pekerjaan responden bermacam-macam dan mayoritas pekerjaan responden dalam penelitian ini yakni wiraswasta yaitu sebanyak 30 orang atau 30% responden. Selanjutnya diikuti responden yang pekerjaannya sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebanyak 17 orang atau 17% responden kemudian pekerjaan responden sebagai petani sebanyak 16 orang atau 16% responden serta pekerjaan responden sebagai buruh dan nelayan sama-sama berjumlah 13 orang atau 13% responden sedangkan yang terakhir pekerjaan/golongan responden sebagai mahasiswa sebanyak 11 orang atau 11% responden.

Berdasarkan jenis pekerjaan responden dapat dikatakan bahwa pekerjaan responden sudah tergolong baik karna didominasi wiraswasta, PNS dan petani sedangkan yang lainnya sebagai nelayan, buruh dan mahasiswa dengan jenis pekerjaan tersebut dapat memberikan kesejahteraan dan ketentraman dalam kehidupannya sehingga dalam setiap langkah dan tindakannya berdampak positif. Hal ini penulis berharap dengan jenis

pekerjaan responden tersebut dapat memberikan jawaban dari koesioner dengan rasional dan objektif.

## **5.2 Analisis Indikator Variabel Penelitian**

Adapun aspek-aspek yang penulis jadikan indikator untuk mengetahui Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan yaitu mengacu kepada Perda No. 27 Tahun 2010 di atas yang terdapat pada Pasal 7,8, 9, 10, 11, 16 dan 24 serta Surat Perjanjian Kontrak yang terdapat pada Pasal 5 dan 10 yang meliputi yaitu sebagai berikut:

1. Prinsip penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi
  - a. Kemampuan masyarakat dan keadilan
  - b. Besarnya Tarif Retribusi yang dipungut disesuaikan dengan ketetapan Peraturan Daerah
  - c. Evaluasi tarif retribusi ditinjau paling lama 3 tahun sekali
2. Tata cara pemungutan dan wilayah pungutan retribusi
  - a. Retribusi parkir dipungut dengan menggunakan SKRD/karcis/kupon dan kartu langganan
  - b. Pungutan retribusi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah melalui jasa pihak ketiga dengan pola kerjasama sesuai ketentuan yang berlaku
  - c. Petugas parkir dalam memberikan pelayanan menggunakan atribut perpakaian (Baju seragam, peluit, topi, dan *identity Card*)
  - d. Petugas parkir melakukan pungutan retribusi di tempat yang telah ditentukan
3. Pengawasan dan Sanksi
  - a. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan pengawasan pengelolaan parkir di lapangan
  - b. Bagi Kontraktor tidak membayar tepat pada waktunya akan dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2%
  - c. Memberikan surat teguran kepada wajib retribusi yang telah jatuh tempo

Adapun hasil penelitian penulis mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan berdasarkan indikator sebagai berikut:

#### **5.2.1 Prinsip penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi**

Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kabupaten Indragiri Hilir merupakan Peraturan Daerah yang mengatur tentang pengelolaan secara umum retribusi parkir di tepi jalan umum. Dasar pembentukan Peraturan Daerah tersebut berawal dari Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dan ditambah pula dengan Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat dan Daerah, sehingga daerah diberikan kewenangan mengatur serta mengurus penyelenggaraan pemerintahan untuk menggali potensi-potensi sumber daya yang dimiliki daerah, agar dapat menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD) dalam rangka penyelenggaraan Pemerintahan di Kabupaten Indragiri Hilir.

Peraturan Daerah di atas mengatur tentang prinsip penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir umum sebagaimana terdapat pada Pasal 7 Ayat 1 mengatakan bahwa prinsip dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa parkir ditepi jalan umum, kemampuan masyarakat dan keadilan. Sedangkan dalam Pasal 8 menyebutkan bahwa struktur dan besarnya tarif retribusi sebagai berikut:

**Tabel V.5**  
**Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum**

No	Jenis Kendaraan	Tarif	Frekuensi
<b>1.</b>	Mobil Barang:		
	a. Truck dengan Kereta Gandeng/Truck dengan Kereta Tempel/Tronton	Rp. 4000,-	Sekali Parkir
	b. Mobil Tanki/Truck/truck Box	Rp. 2500 ,-	Sekali Parkir
	c. Pick Up/Mini Bus	Rp. 2000,-	Sekali Parkir
<b>2.</b>	Mobil Bus/Station Wagon	Rp. 3000,-	Sekali Parkir
<b>3.</b>	Mobil Mini Bus/Sedan	Rp. 2000,-	Sekali Parkir
<b>4.</b>	Bajaj/Kendaraan Roda Tiga	Rp. 1500,-	Sekali Parkir
<b>5.</b>	Sepeda Motor	Rp. 1000,-	Sekali Parkir

Sumber: *Perda Kab. Inhil Nomor 27 Tahun 2010*

Tabel di atas menjelaskan bahwa dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir di tepi jalan umum ditetapkan dengan memperhatikan jenis kendaraan, ukuran, serta bentuk kendaraan dan dihitung berdasarkan frekuensi setiap kali parkir. Selanjutnya di bawah ini akan disajikan hasil penelitian penulis mengenai penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Tembilahan berdasarkan indikatornya yaitu:

**a. Kemampuan masyarakat dan keadilan**

Kemampuan masyarakat dan keadilan maksudnya adalah dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir di tepi jalan umum Pemerintah Daerah sebelum menetapkan tarif retribusi tersebut, terlebih dahulu melakukan tinjauan mengenai keadaan perekonomian masyarakat Kabupaten Indragiri Hilir dengan melihat seberapa besar kemampuan masyarakat dan memperhatikan indeks harga serta perkembangan perekonomian masyarakat, dari dasar itulah kemudian tarif retribusi parkir umum ditetapkan oleh Pemerintah Daerah bersama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD)



Kabupaten Indragiri Hilir. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan indikator penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi dengan item penilaian kemampuan masyarakat dan keadilan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.6**  
**Jawaban Responden Mengenai Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi dengan Memperhatikan Kemampuan Masyarakat dan Keadilan**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sesuai	46	46 %
2.	Cukup Sesuai	27	27 %
3.	Kurang Sesuai	22	22 %
4.	Tidak Sesuai	5	5 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa mayoritas reponden menyatakan dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir sudah Sesuai karena dalam penetapan tersebut Pemerintah Daerah telah memperhatikan kemampuan perekonomian masyarakat Kabupaten Indragiri Hilir, yaitu sebanyak 46 orang atau 46% dari keseluruhan jumlah responden. Selanjutnya diikuti oleh responden yang menjawab Cukup Sesuai yaitu sebanyak 27 orang atau 27% responden dan yang menjawab Kurang Sesuai sebanyak 22 orang atau 22% responden sedangkan yang paling sedikit yaitu responden yang memilih jawaban Tidak Sesuai sebanyak 5 orang atau 5% dari keseluruhan responden yang ada. Hal ini disebabkan karena sebelum penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi tersebut, Pemerintah Daerah telah melakukan pengkajian serta survei terhadap perkembangan

perekonomian masyarakat di Kabupaten Indragiri Hilir. Hal tersebut diperkuat lagi hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika ( Bapak Drs. H. Pahrolrozy), beliau mengatakan sebagai berikut:

*“Dalam penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir tidak menjadi kendala dari masyarakat karna sebelum ditetapkan Peraturan Daerah itu oleh eksekutif dan legislatif terlebih dahulu dilakukan pengkajian yang mendalam mengenai permasalahan tersebut”.*  
(Wawancara, Selasa 30 Oktober 2012, Pukul 02:30 Wib)

Pernyataan Kepala Dinas di atas memperjelas bahwa dalam penetapan dan besarnya tarif retribusi parkir umum yang ditetapkan tidak memberatkan masyarakat karena sudah sesuai dengan kemampuan masyarakat. Hal tersebut didukung dengan langkah yang dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Indragiri Hilir dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Indragiri Hilir, sebelum merumuskan suatu kebijakan publik terlebih dahulu melakukan pengkajian yang mendalam terhadap suatu permasalahan tertentu yang pada akhirnya menetapkan atau memutuskan kebijakan tersebut, dengan adanya langkah-langkah kebijakan di atas sehingga dapat menghasilkan produk-produk hukum/kebijakan/aturan yang dapat diterima serta diimplementasikan kepada masyarakat. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai besarnya tarif retribusi yang dipungut tidak memberatkan pengguna jasa parkir karna sudah sesuai dengan kemampuan masyarakat dapat dilihat tabel berikut ini:

**Tabel V.7**

**Jawaban Responden Mengenai Besarnya Tarif Retribusi yang dipungut Tidak Memberatkan Pengguna Jasa Parkir Karna Sudah Sesuai dengan Kemampuan Masyarakat**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sesuai	44	44 %
2.	Cukup Sesuai	30	30 %
3.	Kurang Sesuai	20	20 %
4.	Tidak Sesuai	6	6 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Tabel di atas dapat kita ketahui mayoritas responden mengatakan bahwa besarnya tarif retribusi yang dipungut tidak memberatkan pengguna jasa parkir karena sudah sejalan dengan perkembangan kemampuan perekonomian masyarakat Kabupaten Indragiri Hilir, yang kategori responden menjawab Sesuai yaitu sebanyak 44 orang atau 44% responden, selanjutnya diikuti dengan yang menjawab Cukup Sesuai sebanyak 30 orang atau 30% responden dan responden yang menjawab Kurang Sesuai sebanyak 20 orang atau 20% sedangkan paling sedikit yaitu responden yang menjawab Tidak Sesuai sebanyak 6 orang atau 6% dari keseluruhan responden.

Dari hasil reponden di atas dapat disimpulkan bahwa besarnya persentase yang memilih jawaban Sesuai dan Cukup Sesuai menunjukkan bahwa dalam pungutan uang parkir tidak memberatkan pengguna jasa parkir atau masyarakat. Akan tetapi dari persentase di atas 26% yang menyatakan uang pungutan parkir masih memberatkan pengguna jasa parkir/masyarakat. Hal ini disebabkan karena sebagian petugas parkir masih ada meminta uang tidak sesuai dari ketentuan Perda, khususnya kepada pengguna jasa parkir sepeda motor tarif Rp. 1000,- terkadang diminta Rp. 2000,- dan mobil

sedan/sejenisnya tarif Rp. 2000,- terkadang diminta Rp. 3000 dan lain-lainnya. Permasalahan di atas diungkapkan oleh masyarakat ketika penulis melakukan penelitian di lapangan. Adapun untuk mengetahui tanggapan responden mengenai pernahkah dilakukan sosialisasi oleh Pemerintah Daerah terkait besarnya tarif retribusi parkir kepada masyarakat dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.8**  
**Jawaban Responden Mengenai Pernahkah dilakukan Sosialisasi Oleh Pemerintah Daerah Terkait Besarnya Tarif Retribusi Parkir Kepada Masyarakat**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	-	-
2.	Sering	3	3 %
3.	Kadang-Kadang	17	17 %
4.	Tidak Pernah	80	80 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa mayoritas responden menanggapi pertanyaan pernahkah dilakukan sosialisasi oleh Pemerintah Daerah terkait besarnya tarif retribusi parkir kepada masyarakat yang menjawab Tidak Pernah yaitu sebanyak 80 orang atau 80% kemudian diikuti responden yang menjawab Kadang-Kadang yaitu sebanyak 17 orang atau 17% responden sedangkan yang paling sedikit yaitu responden yang menjawab sering yaitu sebanyak 3 orang atau 3% dari jumlah keseluruhan responden.

Jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah mengenai besarnya tarif retribusi parkir umum kepada masyarakat Tidak Pernah. Hal tersebut, sangat berbeda dari

hasil wawancara penulis mengenai sosialisasi besarnya tarif retribusi dengan Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Bapak Drs. H. Pahrolrozy), beliau mengatakan:

*“Masalah sosialisai tarif retribusi sudah kita lakukan dan juga dalam surat perjanjian disebutkan bahwa Pihak Kedua wajib membuat papan tarif parkir sesuai dengan jumlah yang tertuang dalam Perda”.*  
(Wawancara, Selasa 30 Oktober 2012, Pukul 02:35 Wib)

Pernyataan Bapak Pahrolrozy, di atas terdapat dua poin penting yaitu Pertama, Pemerintah Daerah lebih tepatnya Dinas Perhubungan, Perhubungan Komunikasi dan Informatika mengatakan bahwa telah melakukan sosialisasi mengenai tarif retribusi parkir, akan tetapi dari temuan fakta di lapangan dengan melalui hasil penyebaran koesioner jawaban responden menunjukkan mayoritas memilih Tidak Pernah. Kedua pihak kontraktor parkir wajib membuat papan tarif retribusi agar masyarakat/pengguna jasa parkir dapat mengetahui berapa jumlah tarif retribusi parkir umum yang tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tersebut yang disesuaikan dengan jenis kendaraan, Akan tetapi berdasarkan hasil observasi penulis tidak menjumpai papan tarif parkir sebagaimana atur dalam surat perjanjian kontrak tersebut.

Penjelasan wawancara di atas dapat kita tarik kesimpulan bahwa Pemerintah Daerah lebih tepatnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam melakukan sosialisasi mengenai besarnya tarif retribusi parkir umum belum dilakukan secara baik hal tersebut dibuktikan dari fakta di lapangan yaitu berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Dinas terkait seolah-olah melimpahkan sepenuhnya kepada Pihak Kedua yaitu kontraktor

parkir umum untuk melakukan sosialisasi sesuai kesepakatan dalam surat perjanjian tersebut. Inilah yang menjadi permasalahan karena Pemerintah Daerah yaitu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, wajib melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai besarnya tarif retribusi parkir umum dan tidak bisa sepenuhnya melimpahkan kepada pihak kedua. Sebab antara pihak pertama dan pihak kedua sama-sama bertanggungjawab dalam mensosialisasikan Perda tersebut, sehingga masyarakat dapat mengetahui tarif retribusi parkir yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.

Berdasarkan wawancara penulis di atas dengan pihak pertama yaitu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika kemudian penulis melakukan wawancara dengan pihak kedua yaitu kontraktor parkir umum untuk mengetahui sejauhmana kinerja serta implementasi segala aturan yang tertuang dalam surat perjanjian kontrak, dengan (Ketua Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) atau Pihak Kontraktor M. Arifin), beliau mengatakan sebagai berikut:

*“Kita sudah membuat papan tarif parkir kita letakkan di beberapa titik yaitu didekat budaran Jl. Sudirman, didepan Plaza, didekat pasar rakyat, bundaran Jl. M. Boya dll. kalau sekarang tidak ada karna sudah rusak, mungkin dicopot sama orang-orang yang tak bertanggungjawab taulah manusia sifatnya semua tidak sama ungkapnya”. (Wawancara, Senin 19 November 2012, Pukul 10.00 Wib)*

Pernyataan Bapak Arifin di atas menyatakan bahwa pihaknya sudah membuat papan tarif retribusi parkir umum sesuai dengan ketentuan dalam surat perjanjian akan tetapi masalah yang muncul papan tarif parkir sudah rusak dan dirusak/dicopot orang. sehingga penulis berkesimpulan bahwa,

dalam pengadaan papan tarif tersebut, kualitas bahan dan penempatan tempat serta pengawasan yang tidak baik sehingga permasalahan itu terjadi. Permasalahan ini harus ditanggapi kedua belah pihak, bagaimana proses kelanjutan penyediaan papan tarif tersebut supaya tetap ada sehingga pelayanan perparkiran di Kota Tembilahan dapat terwujud dengan baik serta dapat memberikan kepuasan terhadap masyarakat/pengguna jasa parkir dan dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), Kabupaten Indragiri Hilir.

**b. Besarnya tarif retribusi yang dipungut disesuaikan dengan ketentuan Peraturan Daerah**

Pelayanan parkir di tepi jalan umum merupakan salah pelayanan jasa umum yang disediakan Pemerintah Daerah kepada masyarakat, dan atas pelayanan jasa tersebut Pemerintah Daerah melakukan pungutan retribusi sesuai ketentuan yang telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tersebut di atas, untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan item penilaian besarnya tarif retribusi yang dipungut disesuaikan dengan ketentuan Peraturan Daerah dapat di lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.9**  
**Jawaban Responden Mengenai Tarif Retribusi yang ditetapkan Dalam Peraturan Daerah dengan Implementasi di Lapangan**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sesuai	3	3 %
2.	Cukup Sesuai	8	8 %
3.	Kurang Sesuai	27	27 %
4.	Tidak Sesuai	62	62 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel hasil penelitian di atas, menyatakan bahwa jawaban responden mengenai Tarif Retribusi yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah dengan implementasi di lapangan hasil penelitian menyebutkan jawaban terbanyak responden menjawab Tidak Sesuai hanya 62 orang atau 62% diikuti dengan responden menjawab Kurang Sesuai sebanyak 27 orang atau 27% dan selanjutnya jawaban responden menjawab Cukup Sesuai yaitu 8 orang atau 8% sedangkan responden yang memberikan jawabannya Sesuai 3 orang atau 3% dari jumlah keseluruhan responden. jawaban penelitian terbanyak membuktikan bahwa tarif retribusi yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah dengan implementasi di lapangan tidak sesuai.

Berdasarkan data permasalahan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa tarif retribusi yang ditetapkan dalam Perda dengan implementasi di lapangan tidak sesuai. Permasalahan ini bahkan penulis alami ketika turun kelapangan melakukan penyebaran angket penelitian. Sebagaimana wawancara/tanya jawab Penulis dengan petugas parkir umum:

*“Bg kok minta Rp. 2000 bukannya 1000...beliau menjawab ini malam Bg...penulis Menjawab tapi dalam Peraturan mau malam/siang sama tuuu... kemudian petugas tersebut hanya bilang ooh....”* (Wawancara, Malam Rabu 20 November 2012 Pukul 20:15 Wib)



Dari hasil wawancara penulis di atas membuktikan bahwa petugas parkir meminta uang parkir tidak sesuai dengan ketentuan serta ketidak profesionalnya petugas parkir dalam memberikan pelayanan parkir, hal tersebut beberapa kali penulis alami apalagi pada waktu malam hari. Permasalahan tersebut juga dialami dari beberapa teman penulis yang berdomisili di Kota Tembilahan mengungkapkan kepada penulis salah satunya (M. Achir Mahasiswa UNISI) beliau mengatakan:

*“Parkir di Tembilahan ini tak beres baik itu masalah tarif, tempat parkir. Pokoknya kalau sudah di tempat ramai, motor di parkir pasti ada nanti yang minta duit”.* ( Wawancara, Sabtu 17 November 2012 Pukul 21:00 Wib)

Wawancara di atas menyatakan bahwa adanya indikasi petugas parkir liar yang berada di Kota Tembilahan, permasalahan ini menjadi tugas penting bagi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika untuk melakukan penertiban kepada petugas-petugas parkir liar tersebut. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai pernah diminta oleh petugas parkir dengan jumlah tarif retribusi tidak sesuai dengan ketentuan Perda dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.10**  
**Jawaban Responden Mengenai Pernah diminta oleh Petugas Parkir dengan Jumlah Tarif Retribusi Tidak Sesuai dengan Ketentuan Peraturan Daerah**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Pernah	27	27 %
2.	Kadang-Kadang	38	38 %
3.	Sering	25	25 %
4.	Selalu	10	10 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan 2012*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa jawaban responden yang menjawab paling sedikit yaitu Selalu sebanyak 10 orang atau 10% responden diikuti yang menjawab Sering berjumlah 25 orang atau 25% responden dan selanjutnya responden yang menjawab Tidak Pernah 27 orang atau 27% responden sedangkan responden yang memberikan jawaban terbanyak yaitu Kadang-Kadang sebanyak 38 orang atau 38% dari keseluruhan responden penelitian. Jadi dapat disimpulkan dari hasil penyebaran kuesioner penelitian kepada masyarakat/pengguna jasa parkir menunjukkan bahwa petugas parkir Kadang-Kadang meminta uang parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Daerah. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis melakukan wawancara dengan beberapa petugas parkir salah satunya dengan Bapak (Yones), beliau mengatakan:

*“Ya, Kadang-Kadang kita minta kepada pengguna jasa parkir dengan uang berlebih karna kita juga butuh makan, apalagi kalau yang parkir sepih sedangkan setoran tiap hari harus lunas”.* (Wawancara, Senin 19 November 2012 Pukul 16:00 Wib)

Berdasarkan hasil wawancara penulis di atas dengan petugas parkir dapat disimpulkan bahwa alasan petugas kadang-kadang melakukan pungutan tidak sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan dalam Perda disebabkan kurangnya pendapatan sedangkan banyak biaya yang akan ditanggungnya. Biaya tersebut diantaranya, setoran petugas kepada koordinator parkir (Kontraktor) tiap harinya dan untuk memenuhi kebutuhan keluarga untuk biaya hidup sehari-hari. Pendapatan petugas parkir berkurang disebabkan seringnya mendapatkan kendala-kendala seperti yang di ungkapkan oleh

beberapa petugas parkir ketika penulis melakukan wawancara salah satunya dengan Bapak (Utoh Slamet) beliau mengatakan:

*“Kendala-kendala yang sering kita hadapi sehingga pendapatan kita berkurang dan malahan tidak cukup untuk uang setoran apalagi untuk makan seperti ketika cuaca lagi hujan dan ada waktu-waktu tertentu memang jarang yang parkir”.* (Wawancara Sabtu, 18 November 2012 Pukul 14: 15 Wib)

Pernyataan pak utoh di atas menyatakan bahwa petugas parkir meminta uang retribusi tidak sesuai dengan ketentuan Perda karena antara pendapatan dan pengeluaran (kebutuhan) tidak seimbang sehingga untuk memenuhi kebutuhan tersebut, langkah yang diambil adalah meminta uang parkir berlebih dari yang diperbolehkan. Kondisi tersebut memang sangat dilema karena disatu sisi aturan harus ditegakkan dan disatu sisi kebutuhan dasar harus dipenuhi, lagi-lagi Pemerintah Daerah diharapkan harus mampu mengambil suatu kebijakan agar dapat mensejahterahkan rakyatnya sehingga permasalahan-permasalahan semacam di atas dapat terselesaikan.

#### **c. Evaluasi tarif retribusi ditinjau paling lama 3 tahun sekali**

Evaluasi tarif retribusi ditinjau paling lama 3 tahun sekali maksudnya adalah ketika Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 telah diimplementasikan serta sudah berjalan beberapa tahun ketika sudah sampai waktunya sesuai dengan ketentuan tersebut akan dilakukan evaluasi tarif retribusi parkir umum, yang waktunya paling lama 3 tahun maka pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) akan melakukan peninjauan mengenai tarif retribusi parkir umum sebagaimana terdapat dalam Pasal 9 tersebut dengan memperhatikan indeks

harga dan perkembangan perekonomian masyarakat. Jadi dalam peninjauan tersebut, besarnya retribusi yang akan ditetapkan bisa naik dari jumlah sebelumnya juga bisa jadi turun dari jumlah sebelumnya tergantung dari analisis perkembangan kemampuan perekonomian masyarakat Kabupaten Indragiri Hilir. Ketika dalam tahap analisis melihat bahwa perkembangan perekonomian masyarakat meningkat dari sebelumnya maka secara otomatis akan mengalami kenaikan harga retribusi yang dipungut oleh Pemerintah Daerah dan begitu juga sebaliknya.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi dengan item penilaian evaluasi tarif retribusi ditinjau paling lama 3 tahun sekali dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.11**  
**Jawaban Responden Mengenai Pemerintah Daerah Sudah Melakukan Evaluasi Tarif Retribusi Sesuai dengan Ketetapan Peraturan Daerah**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sesuai	35	35 %
2.	Cukup Sesuai	29	29 %
3.	Kurang Sesuai	27	27 %
4.	Tidak Sesuai	9	9 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel 5.11 di atas dengan indikator pertanyaan mengenai Pemerintah Daerah sudah melakukan evaluasi tarif retribusi sesuai dengan ketetapan Peraturan Daerah maka diperoleh hasil pengolahan data sebesar

35 orang atau 35% responden memilih jawaban Sesuai selanjutnya diikuti responden yang memilih jawaban Cukup Sesuai sebanyak 29 orang atau 29% responden dan kemudian responden yang memilih jawaban Kurang Sesuai 27 orang atau 27% responden sedangkan yang memilih Tidak sesuai sebanyak 9 orang atau 9% dari keseluruhan responden. Berdasarkan data di atas dapat bahwa Pemerintah Daerah Kabupaten Indragiri Hilir melakukan evaluasi tarif retribusi parkir umum sudah sesuai dengan ketentuan Peraturan Daerah. Berikut ini penulis disajikan rekapitulasi jawaban responden tolak ukur penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi dapat dilihat:

**Tabel V.12**  
**Rekapitulasi Jawaban Responden dengan Indikator Prinsip**  
**Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi**

No	Indikator	Alternatif Jawaban								N	%
		S		CS		KS		TS			
		F	%	F	%	F	%	F	%		
1	Mengenai Penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi sudah sesuai dengan aspek kemampuan masyarakat dan keadilan	46	46	27	27	22	22	5	5	100	100
2	Mengenai besarnya tarif retribusi yang dipungut tidak memberatkan pengguna jasa parkir karna sudah sesuai dengan kemampuan masyarakat	44	44	30	30	20	20	6	6	100	100
3	Mengenai Pemerintah Daerah melakukan sosialisasi tentang besarnya tarif retribusi parkir kepada masyarakat	-	-	3	3	17	17	80	80	100	100
4	Mengenai tarif retribusi yang ditetapkan dengan implementasi di lapangan	3	3	8	8	27	27	62	62	100	100
5	Mengenai pernahkah diminta oleh petugas parkir dengan jumlah tarif retribusi tidak sesuai dengan ketetapan Perda	27	27	38	38	25	25	10	10	100	100
6	Mengenai Pemerintah Daerah sudah melakukan evaluasi tarif retribusi sesuai dengan ketetapan Perda	35	35	29	29	27	27	9	9	100	100
Jumlah		155	25,83	135	22,5	138	23	172	28,67	600	100 100

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Keterangan tabel :

S : Sesuai

CS : Cukup Sesuai

KS : Kurang Sesuai

TS : Tidak Sesuai

Dari tabel rekapitulasi jawaban responden di atas kita lihat mayoritas responden mengatakan bahwa Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan dari indikator prinsip penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi parkir masih dalam kategori **Tidak Sesuai** yaitu sebanyak 172 orang atau 28,67% dari jumlah keseluruhan responden. Selanjutnya diikuti dengan responden yang menjawab **Sesuai** sebanyak 155 orang atau 25,83% responden dan responden yang menjawab **Kurang Sesuai** yaitu sebanyak 138 orang atau 23% responden sedangkan yang paling sedikit yaitu responden yang menjawab **Cukup Sesuai** hanya sebanyak 135 orang atau 22,5% dari keseluruhan dari responden.

Berdasarkan data di atas kita ketahui bahwa mayoritas responden menjawab implementasi Perda tentang parkir umum dilihat dari indikator prinsip penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi menyatakan bahwa Perda tersebut masih termasuk dalam kategori **Tidak Sesuai**. Hal ini diperkuat dari hasil observasi dan wawancara penulis di lapangan banyak menemukan permasalahan-permasalahan dengan Implementasi Perda tersebut, dengan melihat indikator penetapan struktur dan besarnya tarif retribusi yaitu sebagai berikut:

1. Sebagian petugas parkir masih ada yang meminta/memungut uang parkir tidak sesuai dengan Perda;
2. Pemerintah Daerah belum mensosialisasikan dengan baik mengenai tarif parkir umum.

### **5.2.2 Tata cara pumungutan dan wilayah pemungutan**

Tata cara untuk mengimplementasikan/mengaplikasikan suatu kebijakan publik memiliki sistem yang berbeda-beda sesuai dengan ketentuan dari kebijakan atau dengan kata lain disesuaikan dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dibuat oleh pelaksana kebijakan tersebut, demi terwujudnya antara rencana dengan tujuan yang hendak dicapai dari kebijakan publik tersebut. Sejalan dengan itu dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kabupaten Indragiri Hilir juga mempunyai cara/sistem yang berbeda dalam mengimplementasikan Perda tersebut, sebagaimana terdapat pada Bab VII mengatur tentang tata cara pemungutan yang termaktub pada Pasal 10 mengatakan bahwa retribusi dipungut dengan menggunakan Surat Ketetapan Retribusi Daerah (SKRD) atau dokumen lain yang dipersamakan seperti karcis, kupon dan kartu langganan dan lainnya yang dipersamakan. berdasarkan penjelasan Pasal 10 di atas dapat disimpulkan bahwa dalam melakukan pumungutan retribusi parkir umum petugas parkir harus mentaati aturan-aturan yang telah dibuat oleh Pemerintah Daerah dan atau kesepakatan antara pihak pertama (Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika) serta pihak ketiga yaitu Kontraktor parkir umum. Pada tahun 2012 berdasarkan hasil pelelangan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika yang dimenangkan oleh dua kontraktor yaitu:

1. Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE)
2. PAM SWAKARSA Indragiri Hilir Kabupaten



Kedua kontraktor di atas memiliki wilayah pengelolaan parkir yang berbeda sesuai dengan zona yang telah ditentukan yaitu GAPETE zona I (Satu) dan PAM SWAKARSA zona III (Tiga) sesuai surat perjanjian sedangkan waktu pengelolaan dan masa kontrak juga sudah diatur dalam surat perjanjian tersebut. Kedua pihak kontraktor di atas bertanggung jawab terhadap pengelolaan parkir umum di Kota Tembilahan serta dibawah pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

Sedangkan untuk mengenai wilayah pungutan retribusi parkir umum diatur dalam Pasal 11 menyebutkan bahwa retribusi dipungut di wilayah Daerah dan pelaksanaannya pemungutan retribusi dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan atau dapat dilakukan melalui jasa Pihak Ketiga dengan pola kerjasama sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Artinya bahwa dalam pengelolaan retribusi parkir umum ini Pemerintah Daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika bisa melakukan kerjasama dengan pihak ketiga sesuai aturan yang berlaku, hal ini Dinas Terkait di atas melakukan kerjasama dengan pihak ketiga dengan sistem pelelangan secara terbuka. Sebagaimana wawancara penulis dengan Bapak (Drs. T.M. Saifullah, MM) sekretaris mengatakan:

*“Kita melakukan pelelangan secara terbuka kepada organisasi kemasyarakatan kelompok masyarakat yang memiliki badan hukum dan terdaftar sebagai organisasi yang legal serta memenuhi semua syarat-syarat yang telah kita tetapkan”.* (Wawancara, Senin, Pukul 10.00 Wib, 19 November 2012)

Wawancara penulis di atas menyatakan bahwa pengelolaan parkir umum di Kota Tembilahan menggunakan sistem kerjasama dengan pihak ketiga/kontraktor, dimana dalam penentuan pengelolaan parkir umum diterapkan sistem pelelangan secara terbuka kepada organisasi-organisasi masyarakat yang mempunyai badan hukum serta memenuhi segala persyaratan yang telah ditetapkan, dari proses tersebut dapat dinilai serta ditentukan kontraktor yang sanggup menawarkan kontrak paling tinggi dengan segala persyaratan telah terpenuhi maka dialah pemenang kontrak tersebut.

Selain ketentuan di atas, dalam surat perjanjian kontrak juga diatur sebagaimana terdapat pada Pasal 11 di atas juga mengatur wilayah pemungutan maksudnya lokasi-lokasi jalan raya yang dijadikan tempat parkir umum yang tercantum dalam surat perjanjian kontrak. Kemudian, di bawah ini akan disajikan hasil penelitian Penulis mengenai tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Tembilahan berdasarkan indikatornya yaitu:

**a. Retribusi parkir dipungut dengan menggunakan SKRD/karcis/kupon/dan kartu langganan**

Pengelolaan retribusi parkir umum harus mengacu kepada Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 dan Surat Perjanjian Kontrak Parkir Umum, yang mengatur bahwa petugas parkir dalam melakukan pungutan retribusi parkir umum kepada pengguna jasa parkir harus memberikan karcis atau sejenisnya yang telah diporporasi atau disahkan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sehingga karcis tersebut dapat diketahui sah atau palsu dan segala aturan yang tercantum dalam Perda maupun dalam

surat perjanjian kedua belah pihak harus menjalankan sesuai ketentuan tersebut, sehingga tujuan dapat tercapai. Adapun untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan dengan sub indikator retribusi parkir dipungut dengan menggunakan SKRD/karcis/kupon/dan kartu langganan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.13**  
**Jawaban Responden Mengenai Petugas Parkir Memberikan**  
**SKRD/Karcis dan Sejenisnya Kepada Pengguna Jasa Parkir**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	3	3 %
2.	Sering	8	8 %
3.	Kadang-Kadang	30	30 %
4.	Tidak Pernah	59	59 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012s*

Tabel 5.13 di atas menunjukkan bahwa sebanyak 59 orang atau 59% responden yang menjawab Tidak Pernah petugas parkir memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir. Selanjutnya diikuti responden yang menyatakan sebanyak 30 orang atau 30% responden menjawab Kadang-Kadang Petugas parkir memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir dan sebanyak 8 orang atau 8% dari responden yang menjawab Sering petugas memberikan karcis sedangkan paling sedikit responden yang menjawab Selalu yaitu 3 orang atau 3% responden menyatakan bahwa petugas parkir dalam melayani memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir.

Berdasarkan data penelitian di atas dimana sebagian besar responden mengatakan bahwa petugas parkir dalam memberikan pelayanan tidak pernah memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir sebagaimana diatur dalam Perda dan dalam Surat Perjanjian kontrak parkir umum menyatakan bahwa setiap pemungutan retribusi parkir harus diberikan tanda bukti berupa karcis yang mempunyai nomor seri dan tanggal pemakaian. Hal ini diperkuat dengan hasil wawancara penulis dengan petugas parkir dengan (Bapak Dodi), beliau mengatakan:

*“ Ya kalau masalah karcis kita kadang-kadang ngasi kepada pengguna jasa parkir.... Tapi kalau malam hari kita kasi karcis, untuk menghindari hal-hal tidak kita inginkan”* (Wawancara, Selasa 20 November 2012, Pukul 11:30 Wib).

Berdasarkan data hasil wawancara di atas mengenai pengakuan petugas parkir dalam melayani pengguna jasa parkir tidak memberikan karcis sesuai aturan yang berlaku. Permasalahan ini bahkan penulis alami sendiri jika petugas parkir tidak memberikan karcis kepada penulis, dan permasalahan juga penulis alami ketika penulis melakukan penyebaran kuesioner dan wawancara pada malam hari di pasar malam (Pasar Jongkok) JL. Sultan Syarif Qasim penulis diberikan karcis dari petugas akan tetapi karcis yang diberikan tersebut, tidak sesuai dengan ketentuan (karcis harus ada nomor seri, tanggal pemakaian/diporposi oleh Dinas terkait). Permasalahan di atas harus ditanggapi dengan serius oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika untuk melakukan pengawasan pengelolaan parkir yang dikelola oleh pihak kontraktor/petugas parkir yang tidak menjalankan semua aturan yang telah disepakati sebelumnya seperti permasalahan di atas. Akan tetapi

dari fakta di lapangan menunjukkan bahwa permasalahan tersebut tidak ditanggapi dengan serius oleh Dinas terkait dan diperkuat lagi dengan hasil wawancara penulis dengan sekretaris DISHUKOMINFO Bapak (Drs. T.M. Saifullah, MM) beliau mengatakan:

*“Masalah karcis kita tau petugas parkir tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir, tapi karena pencapaian kontrak/target parkir melalui pertahun bukan berdasarkan target pendapatan perhari maka itu tidak menjadi permasalahan namun kita tetap menyarankan agar tetap mengusahakan/memberikan tanda bukti berupa karcis tersebut”.* (Wawancara, Senin, Pukul 10.10 Wib, 19 November 2012)

Dari hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika tidak mempermasalahkan ketika petugas parkir tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir, artinya Dinas tersebut sebagai pihak pertama dalam hal ini yang diberikan wewenang oleh Pemerintah Daerah dalam mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum tidak dijalankan sepenuhnya, dengan alasan karena kontrak dilakukan secara pertahun tidak perhari maka tidak menjadi permasalahan. Akan tetapi perlu diketahui bahwa pemberian karcis kepada pengguna jasa parkir bukan tujuannya semata-mata untuk mendapatkan target yang akan dicapai namun Pemerintah harus memberikan pelayanan dengan baik kepada masyarakat (pengguna jasa parkir), rasa aman kendaraan dan dapat mengidentifikasi mana petugas parkir yang legal dan yang illegal sehingga diantara keduanya saling diuntungkan, maka terciptalah fungsi pemerintah sebagai pelayan bagi masyarakatnya. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden

mengenai pernah diminta karcis palsu (tidak diporporasi oleh Dinas terkait) dari petugas parkir dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.14**  
**Jawaban Responden Mengenai Pernah Menerima Karcis Palsu Dari Petugas Parkir**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Tidak Pernah	6	6 %
2.	Kadang-Kadang	27	27 %
3.	Sering	34	34 %
4.	Selalu	33	33 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa mayoritas responden menyatakan pernah menerima karcis palsu dari petugas parkir masih dalam kategori Sering yaitu sebanyak 34 orang atau 34% dari keseluruhan jumlah responden yang menjawab demikian, diikuti dengan responden yang menjawab Selalu sebanyak 33 orang atau 33% responden selanjutnya, responden yang memberikan jawaban Kadang-Kadang sebanyak 27 orang atau 27% responden dan yang paling sedikit yaitu responden yang memilih jawaban Tidak Pernah sebanyak 6 orang atau 6% dari keseluruhan responden.

Berdasarkan jawaban responden di atas dapat penulis simpulkan bahwa dalam pengelolaan parkir umum di Kota Tembilahan indikasinya adalah masih terdapat petugas-petugas parkir yang illegal/liar yang tidak mendapatkan legalitas/izin dari Pemerintah Daerah untuk memungut uang retribusi pelayanan parkir yang mereka berikan kepada pengguna jasa parkir tersebut, dengan keberadaan petugas-petugas parkir liar ini meresahkan masyarakat karena tepi jalan-jalan umum yang seharusnya masyarakat tidak membayar

ketika parkir namun dengan keberadaannya masyarakat harus membayar ketika parkir kendaraan mereka. Permasalahan tersebut juga penulis tanyakan pada saat melakukan wawancara dengan ketua panitia kontraktor parkir dengan Bapak (Syofran, S.Sos, MM), beliau mengatakan:

*“Untuk mengantisipasi adanya petugas parkir liar kita melakukan pengawasan di lapangan dan jeli melihat serta menerima laporan-laporan dari masyarakat mengenai permasalahan-permasalahan masalah perparkiran di Kota Tembilahan ini”. (Wawancara Rabu 21 November 2012 Pukul 09:23 Wib).*

Berdasarkan hasil wawancara di atas menyatakan bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam mengatasi adanya petugas parkir liar dengan cara melakukan pengawasan di lapangan, akan tetapi pernyataan yang diungkapkan di atas tidak sejalan dengan hasil observasi dan wawancara penulis bahwa Dinas tersebut, jarang melakukan pengawasan di lapangan sehingga untuk mengatasi permasalahan tersebut tidak terselesaikan dengan baik.

**b. Pungutan retribusi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah melalui jasa Pihak Ketiga dengan pola kerjasama sesuai ketentuan yang berlaku**

Dalam rangka mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tersebut sebagaimana diatur pada Pasal 11 Ayat 3 menyatakan bahwa pelaksanaan pemungutan retribusi Pemerintah Daerah dapat melakukan kerjasama dengan Pihak Ketiga sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sejalan dengan hal tersebut Pemerintah Daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan kerjasama dengan pihak ketiga dengan sistem pelelangan secara terbuka kepada organisasi-

organisasi masyarakat yang memiliki badan hukum serta memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan dapat mengikuti pelelangan tersebut.

Pada tahun 2012 Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika menetapkan 2 (dua) nama pemenang kontrak parkir umum yaitu Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) dan PAM SWAKARSA Kabupaten Indragiri Hilir, yang lokasi pengelolaannya berdasarkan jalur zona-zona yang telah ditentukan yaitu, zona 1 dimenangkan oleh Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) atau pemenang kontrak pada tahun 2011, sedangkan zona 3 dimenangkan oleh organisasi PAM SWAKARSA Kabupaten Indragiri Hilir. Berdasarkan hasil penetapan pemenang kontrak di atas, pihak GAPETE tidak terima jika Zona 3 dimenangkan oleh PAM SWAKARSA KAB. INHIL sebab zona tersebut, paling ramai yang menggunakan jasa parkir umum dan pihak GAPETE menduga adanya pemalsuan data yang dilakukan organisasi PAM SWAKARSA KAB. INHIL sehingga berhasil memenangkan tender/kontrak tersebut, ketidak puasan dari pihak GAPETE atas kekalahannya dalam memenangkan kontrak tersebut, akhirnya berujung kepada pembunuhan 1 orang dari pihak GAPETE sendiri. (Sumber: <http://pekanbaru.tribunnews.com>, <http://detikriau.org> dan <http://metrotvnews.com>). Permasalahan di atas akhir menumpuh jalur hukum dan sesuai keputusan Pengadilan Tinggi Tembilahan tetap pada putusan yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sebagaimana wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan,



Komunikasi dan Informatika dengan Bapak ( Drs, Pahrolrozy) beliau mengatakan:

*“Konflik yang terjadi antara pihak GAPETE dan Pihak PAM SWAKARSA KAB. INHIL itu hanya ketidak relaan dari pihak GAPETE atas kekalahannya sebab kita sudah menjalankan pelelangan secara professional dengan mangacu pada aturan yang ada. Kan terbukti ketiga permasalahan itu menempuh jalur hukum putusan tersebut masih tetap pada keputusan semula”.* (Wawancara, Selasa 30 Oktober 2012 Pukul 02:31 Wib).

Dari hasil wawancara di atas menyatakan bahwa pelelangan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sudah berjalan dengan baik serta sudah sesuai aturan yang berlaku dan untuk mengenai konflik yang terjadi antara pihak GAPETE dan PAM SWAKARSA KAB. INHIL disebabkan karena tidak profesionalnya sebagian anggota GAPETE yang tidak bisa menerima kekalahan dalam pengelolaan perparkiran tersebut. Untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan dengan sub indikator Pungutan retribusi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah melalui jasa Pihak Ketiga dengan pola kerjasama sesuai ketentuan yang berlaku dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.15**  
**Jawaban Responden Mengenai Pelaksanaan Pemungutan Retribusi**  
**Parkir Pemerintah Daerah Melakukan Kerja dengan Pihak Ketiga**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	62	62 %
2.	Sering	22	22 %
3.	Kadang-Kadang	16	16 %
4.	Tidak Pernah	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel hasil penelitian di atas, menyatakan bahwa jawaban responden mengenai pelaksanaan pemungutan retribusi parkir Pemerintah Daerah melakukan kerja dengan pihak ketiga. Hasil penelitian menyebutkan jawaban terbanyak responden menjawab Selalu 62 orang atau 62% dari responden selanjutnya responden yang memberikan jawaban Sering sebanyak 22 orang atau 22% responden kemudian diikuti responden yang menjawab Kadang-Kadang yaitu sebanyak 16 orang atau 16% responden sedangkan pilihan jawaban Tidak Pernah tidak ada satupun responden yang memberikan jawabannya tersebut.

Berdasarkan data hasil penelitian di atas dapat dikatakan bahwa pengelolaan parkir umum di Kota Tembilahan Pemerintah Daerah selalu melakukan kerjasama dengan Pihak Ketiga (Kontraktor), dasar pola kerjasama tersebut diatur dengan Perda No. 27 Tahun 2010. Hal inipun diperkuat dengan hasil wawancara Penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan (Bapak Drs.H. Pahrolzy), beliau mangatakan:

*“Kalau mengenai pengelolaan parkir umum kita melakukan kerjasama dengan Pihak Ketiga (kontraktor), ini diatur dalam perda dan juga kita melakukan kerja sama untuk membuka peluang pekerjaan bagi masyarakat “. (Wawancara, Selasa 30 Oktober 2012, Pukul 11:30 Wib)*

Dari hasil wawancara penulis di atas dapat disimpulkan bahwa salah satu tujuan dilakukannya kerjasama dengan Pihak Ketiga merupakan upaya pemerintah dalam rangka mengurangi pengangguran di Kabupaten Indragiri Hilir serta memudahkan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan perparkiran tersebut. Hal ini sejalan dengan hasil wawancara Penulis dengan salah satu petugas parkir umum yaitu dengan (Bapak Saputra), beliau mengatakan:

*“Saya bersyukur adanya tawaran kerjaan jadi petugas parkir karna selama ini saya tidak kerja alias pengangguran dan hasil dari kerjaan ini cukuplah untuk makan sehari-hari”. (Wawancara, Minggu 18 November 2012 Pukul 16:45 Wib).*

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa adanya kerjasama yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan pihak ketiga/kontraktor dapat membatuh masyarakat yang tidak memiliki pekerjaan. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai kerjasama yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika dengan pihak Kontraktor sudah berjalan dengan baik dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.16**  
**Jawaban Responden Mengenai Apakah Kerjasama yang dilakukan**  
**Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan Pihak**  
**Kontraktor Sudah Berjalan dengan Baik**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Baik	10	10 %
2.	Cukup Baik	21	21 %
3.	Kurang Baik	42	42 %
4.	Tidak Baik	27	27 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel di atas dapat kita simpulkan bahwa mayoritas responden menyatakan kerjasama yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sudah berjalan dengan baik masih dalam kategori Kurang Baik, yaitu sebanyak 42 orang atau 42% responden dari keseluruhan jumlah responden. Selanjutnya diikuti dengan responden yang menjawab Tidak Baik sebanyak 27 orang atau 27% responden dan responden yang memilih jawaban Cukup Baik sebanyak 21 orang atau 21% responden sedangkan responden yang menyatakan Baik hanya 10 orang atau 10% dari jumlah keseluruhan responden.

Dari data penelitian di atas penulis simpulkan bahwa kerjasama yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan Pihak kontraktor belum berjalan dengan baik disebabkan masyarakat/pengguna jasa parkir melihat bahwa pihak kontraktor dan petugas parkir di lapangan belum maksimal memberikan pelayanan dan belum menjalankan tugasnya dengan baik sesuai aturan serta masih banyaknya terdapat permasalahan-permasalahan lainnya. Akan tetapi hasil tanggapan responden dan

wawancara penulis dengan Ketua Panitia pengelolaan parkir umum yaitu (Bapak Syofran, S.Sos). beliau mengatakan:

*“Menegenai kerjasama yang kita lakukan dengan pihak kontraktor sudah berjalan dengan baik meskipun masih ada kendala-kendala yang akan tetapi itu tidak menjadi permasalahan yang signifikan dan kita akan terus meningkatkan pola kerjasama tersebut”*. (Wawancara, Rabu 21 November 2012 Pukul 09:200 Wib).

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa antara pernyataan pihak pengelola (Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika) dan masyarakat adanya perbedaan penilaian. Hal ini bisa dimaklumi sebab Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sebagai pihak yang menjalankan kerjasama tersebut, tidak mungkin akan mengatakan segi keburukan/kegagalannya akan tetapi pasti yang diungkapkan adalah segi positifnya. Sedangkan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir mengatakan apa adanya tergantung apa yang dilihat dan dialami di lapangan karena tidak ada ketakutan jika mengungkapkan hal-hal yang negatif sedangkan jika Pihak pengelola Kontraktor/petugas parkir tersebut, penulis melihat adanya ketakutan mengungkapkan hal-hal yang tidak baik tentang instansi atau organisasinya.

**c. Petugas parkir dalam memberikan pelayanan menggunakan atribut perparkiran (Baju seragam, peluit, topi, dan *identity card*)**

Pelayanan jasa adalah suatu jenis pelayanan yang diberikan oleh unit pelayanan berupa sarana dan prasarana serta penunjangnya. Pengeoperasiannya berdasarkan suatu sistem pengoprasian tertentu dan pasti

serta produk akhirnya berupa jasa yang mendatangkan manfaat bagi penerimanya secara langsung dan habis terpakai dalam jangka waktu tertentu (Harbani,2008:129) Terkait dengan penjelasan pelayanan jasa di atas, pelayanan parkir umum merupakan salah satu jasa umum yang disediakan Pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir kepada masyarakat.

Dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 dan surat perjanjian tentang pengelolaan perparkiran diatur mekanisme yang harus ditaati oleh petugas parkir dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa parkir agar dapat memberikan pelayanan dengan baik sehingga tercipta kepuasan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa parkir umum. Seperti petugas harus memakai atribut berupa baju seragam, peluit, topi, *identity card* yang sejenisnya yang dipersamakan, dengan petugas parkir memakai atribut tersebut sehingga dapat membedakan antara petugas parkir dengan pengguna jasa serta untuk mengetahui petugas yang resmi dan ilegal sehingga retribusi parkir umum ini dapat memberikan kontribusi kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang maksimal.

Untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan dengan item penilaian Petugas parkir dalam memberikan pelayanan menggunakan atribut perparkiran dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.17**  
**Jawaban Responden Mengenai Petugas Parkir Dalam Memberikan Pelayanan Memakai Atribut (baju seragam, peluit, topi, *identity card* )**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	7	7 %
2.	Sering	13	13 %
3.	Kadang-Kadang	53	53 %
4.	Tidak Pernah	27	27 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel 5.17 di atas dengan indikator pertanyaan petugas parkir dalam memberikan pelayanan memakai atribut berupa (baju seragam, peluit, topi, *identity card* ) maka diperoleh hasil pengolahan data sebesar 53 orang atau 53% responden penelitian menyatakan bahwasanya petugas parkir dalam memberikan pelayanan memakai atribut dengan kategori jawaban Kadang-Kadang selanjutnya diikuti responden yang menjawab 27 orang atau 27% responden penelitian dengan kategori jawaban Tidak Pernah kemudian jawaban responden penelitian yang menjawab Sering sebanyak 13 orang atau 13% responden dan jawaban paling sedikit yang memilih pilihan jawaban Selalu yaitu sebanyak 7 orang atau 7% dari keseluruhan jumlah responden penelitian.

Dari data tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa petugas parkir dalam memberikan pelayanan Kadang-Kadang memakai atribut yaitu berupa (baju seragam, peluit, topi, *identity card* ). Hal ini diperkuat dengan hasil observasi penulis tidak melihat petugas yang memakai atribut perparkiran sebagaimana diatur dalam surat perjanjian hanya beberapa orang petugas saja. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis mewawancarai 3 (tiga)

pihak agar dapat mengetahui akar/sumber permasalahan dan pemecahannya yaitu sebagai berikut:

1. Pihak pertama Dinas perhubungan, Komunikasi dan Informatika yaitu dengan Sekertaris Dinas yaitu (Bapak Drs. H. T.M. Saifullah, MM). beliau mengatakan:

*“Untuk atribut perpakiran diatur dalam surat perjanjian bahwa pihak ketiga wajib membuat atribut dan petugas parkir wajib memakainya. Jadi kita dari pihak pertama tidak menyediakannya kita cuma menyediakan karcis parkir”* (Wawancara, Selasa 20 November 2012 Pukul 11:36 Wib)

Berdasarkan hasil wawancara penulis di atas dapat disimpulkan bahwa untuk penyediaan atribut perpakiran diserahkan kepada pihak kontraktor dan pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika tidak menyediakan atribut tersebut kecuali karcis parkir yang disediakan. Hal ini diatur dalam Surat Perjanjian yang terdapat pada Pasal 10 Ayat 2 menyatakan bahwa Pihak Kedua wajib membuat pakaian seragam/tanda pengenal bagi petugas/juru parkir berupa baju seragam parkir, topi, pluit dan tanda pengenal (*Identity Card*).

2. Pihak kedua Kontraktor yaitu dimana penulis melakukan wawancara dengan Ketua kontraktor yaitu (Bapak M. Arifin) beliau mengatakan:

*“ Ya, memang betul dalam surat perjanjian kita sebagai pihak ketiga wajib membuat atribut perparkiran untuk petugas di lapangan, atribut itu sudah kita buat akan tetapi kita tidak semuanya petugas kita kasi karna keterbatasan kita miliki karna pemasukan untuk parkir kurang mana lagi setoran setiap bulan dan lain-lainnya”.* (Wawancara, Kamis 22 November 2012 Pukul 09:00 Wib).



Dari hasil wawancara di atas memperjelas bahwa pihak kontraktor parkir umum di Kota Tembilahan tidak menjalankan semua kewajiban yang telah ditetapkan dalam Surat Perjanjian dengan berbagai alasan. Hal ini penulis melihat sebagian besar instansi-instansi penyelenggara lainnya selalu beralasan tersebut agar kewajibannya tidak dipenuhinya. Menurut penulis alasan-alasan tersebut tidak dapat diterima karena kebiasaan buruk tersebut tidak dapat ditoleransi karena kita harus profesional dan konsisten dengan hasil perjanjian demi terimplementasinya Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tersebut, dan disinilah fungsi pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika agar memberikan sanksi kepada pihak kontraktor yang tidak menjalankan segala aturan-aturan yang ada.

3. Pihak Ketiga yang penulis wawancarai yaitu petugas parkir umum sebagaimana penulis mengutip salah satu pertayataannya yaitu (Bapak Hasri) beliau mengatakan:

*“ Kita tidak memakai atribut perparkiran karna Boss (Kontraktor) kita tidak menyediakannya. Adasih dulu dia ngasi sebagian kawan-kawan tapi, sekarang baju itu sudah sobek-sobek alias tak layak pakai”.* (Wawancara, Selasa 20 November 2012 Pukul 12:00)

Hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahkan petugas parkir tidak memakai atribut perparkiran karena tidak ada disediakan oleh pihak kotranktor dalam hal ini yang bertanggungjawab untuk pengadaan peralatan atribut tersebut. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden pernah menjumpai petugas parkir liar/ilegal dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.18**  
**Jawaban Responden Mengenai Pernah Menjumpai Petugas Parkir Liar/Illegal**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	3	3 %
2.	Sering	32	32 %
3.	Kadang-Kadang	45	45 %
4.	Tidak Pernah	20	20 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa mayoritas responden mengatakan pernah menjumpai petugas parkir liar/illegal dalam kategori Kadang-Kadang yaitu sebanyak 45 orang atau 45% responden, selanjutnya diikuti responden yang menjawab Sering sebanyak 32 orang atau 32% responden dan responden yang menjawab Selalu yaitu sebanyak 20 orang atau 20% responden serta yang paling sedikit yaitu responden yang menjawab Tidak Pernah yaitu sebanyak 3 orang atau 3% dari keseluruhan jumlah responden penelitian.

Dari tabel responden di atas dapat disimpulkan bahwa perparkiran di Kota Tembilahan masih terdapat petugas-petugas parkir liar/illegal dan atau yang tidak ada izin untuk memberikan pelayanan parkir dan memungut retribusi parkir umum tersebut. Tentu hal ini sangat merugikan masyarakat dan Pemerintah Daerah karna masyarakat membayar uang retribusi tersebut sebagai partisipasi masyarakat kepada daerah dalam rangka menambah Pemasukan Asli Daerah (PAD), untuk membiayai penyelenggaraan otonomi daerah. Pemerintah tidak bisa menjalankan roda pemerintahan dengan baik, tanpa didukung dengan keuangan yang memadai dan salah satu sumber

keuangan itu adalah penerimaan retribusi parkir umum yang diselenggarakan Pemerintah Daerah dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Indragiri Hilir.

**d. Petugas parkir melakukan pungutan retribusi ditempat yang telah ditentukan**

Surat Perjanjian kontrak parkir umum mengatur tentang parkir umum serta mengatur tempat/lokasi yang disepakati oleh kedua belah pihak untuk dijadikan tempat parkir umum dengan berdasarkan zona-zona yang telah ditentukan yaitu lokasi perparkiran zona 1 (satu) dan lokasi perparkiran zona 3 (tiga). Jadi petugas parkir dalam melakukan pungutan retribusi tidak diperkenankan ditempat yang tidak termasuk kedalam areal zona yang telah ditentukan tersebut. Artinya jika petugas parkir melakukan pungutan ditempat-tempat yang tidak termasuk kedalam zona yang telah ditetapkan maka petugas tersebut melanggar aturan atau illegal (tidak sah).

Untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan dengan item penilaian Petugas parkir melakukan pungutan retribusi ditempat yang telah ditentukan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.19**  
**Jawaban Responden Mengenai Petugas Parkir Melakukan Pungutan**  
**Retribusi Sudah Sesuai dengan Wilayah yang Telah ditetapkan Dalam**  
**Kontrak/Surat Perjanjian**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sesuai	40	40 %
2.	Cukup Sesuai	21	21 %
3.	Kurang Sesuai	32	32 %
4.	Tidak Sesuai	7	7 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa mayoritas responden penelitian menyatakan bahwa petugas parkir dalam melakukan pemungutan retribusi dengan wilayah/lokasi yang telah ditetapkan dalam Kontrak/surat perjanjian masih dalam kategori Sesuai, yaitu sebanyak 40 orang atau 40% responden dari jumlah keseluruhan responden. Selanjutnya diikuti dengan responden yang menjawab Kurang Sesuai sebanyak 32 orang atau 32% responden dan responden yang memberikan jawaban Cukup sesuai yaitu sebanyak 21 orang atau 21% responden sedangkan responden yang paling sedikit menjawab yaitu Tidak Sesuai sebanyak 7 orang atau 7% dari jumlah keseluruhan responden penelitian.

Dari penelitian diketahui banyaknya responden yang menjawab petugas parkir dalam melakukan pungutan retribusi dengan wilayah/lokasi yang telah ditetapkan dalam Kontrak/surat perjanjian masih dalam kategori Sesuai aturan yang ada. akan tetapi dari jumlah responden di atas yang menyatakan Sesuai tidak mencapai 50% itu artinya bahwa masih ada sebagian petugas parkir yang melakukan pungutan tidak sesuai dengan lokasi yang telah ditetapkan. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan

responden mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan penertiban di tempat-tempat yang dilarang untuk dijadikan parkir dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.20**  
**Jawaban Responden Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Melakukan Penertiban di Tempat-Tempat yang dilarang Untuk dijadikan Parkir**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	4	4 %
2.	Sering	11	11 %
3.	Kadang-Kadang	27	27 %
4.	Tidak Pernah	58	58 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat kita lihat mayoritas responden menyatakan bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan penertiban di tempat-tempat yang dilarang untuk dijadikan parkir masih dalam kategori Tidak Baik hal ini ditunjukkan banyaknya responden yang menjawab yaitu 58 orang atau 58% dari jumlah keseluruhan responden. Berdasarkan data penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam melakukan penertiban parkir di tempat-tempat yang dilarang dijadikan parkir Tidak Pernah, itu artinya bahwa kinerja Dinas tersebut tidak berjalan dengan baik. Hal ini diperkuat dari hasil pengamatan penulis di lapangan masih banyak masyarakat yang parkir kendaraannya di tempat-tempat yang dilarang parkir. Selanjutnya untuk mengetahui rekapitulasi jawaban dari indikator tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan dapat kita lihat tabel berikut:

**Tabel V.21**  
**Rekapitulasi Jawaban Responden dengan Indikator Tata Cara**  
**Pemungutan dan Wilayah Pemungutan**

No	Indikator	Alternatif Jawaban								N	%
		S		CS		KS		TS			
		F	%	F	%	F	%	F	%		
1	Mengenai petugas parkir memberikan SKRD/karcis dan sejenisnya kepada pengguna jasa parkir	3	3	8	8	30	30	59	59	100	100
2	Mengenai pernahkah menerima karcis palsu dari petugas parkir	6	6	27	27	34	34	33	33	100	100
3	mengenai pelaksanaan pemungutan retribusi parkir Pemerintah Daerah melakukan kerjasama dengan Pihak Ketiga	62	62	22	22	16	16	-	-	100	100
4	Mengenai kerjasama yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan Pihak Kontraktor sudah berjalan dengan baik	10	10	21	21	42	42	27	27	100	100
5	Mengenai petugas parkir dalam memberikan pelayanan memakai atribut	7	7	13	13	53	53	27	27	100	100
6	Mengenai pernah menjumpai petugas parkir liar/illegal	3	3	32	32	45	45	20	20	100	100
7	Mengenai petugas parkir yang melakukan pungutan retribusi sudah sesuai dengan wilayah yang telah ditetapkan dalam kontrak/surat perjanjian	40	40	21	21	32	32	7	7	100	100
8	Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan penertiban di tempat-tempat yang dilarang untuk dijadikan parkir	4	4	11	11	27	27	58	58	100	100
Jumlah		135	16,88	155	19,38	279	34,88	231	28,88	800	100 100

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Keterangan tabel :

S : Sesuai

CS : Cukup Sesuai

KS : Kurang Sesuai

TS : Tidak Sesuai

Dari tabel rekapitulasi jawaban responden di atas kita lihat mayoritas responden mengatakan bahwa Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan dari indikator Tata Cara Pemungutan dan Wilayah Pemungutan masih dalam kategori **Kurang Sesuai** yaitu sebanyak 279 orang atau 34,88% dari jumlah keseluruhan responden yang memilih jawaban tersebut. Selanjutnya diikuti dengan responden yang menjawab **Tidak Sesuai** sebanyak 28,88 orang atau 28,88% responden dan responden yang menjawab **Cukup Sesuai** yaitu sebanyak 155 orang atau 19,38% responden sedangkan yang paling sedikit yaitu responden yang menjawab **Sesuai** hanya sebanyak 135 orang atau 16,88% dari keseluruhan dari responden.

Berdasarkan data penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan retribusi parkir umum di Kota Tembilahan masih dalam kategori **Kurang Sesuai**, dan hal ini diperkuat dengan hasil observasi dan wawancara penulis di lapangan banyak menjumpai permasalahan-permasalahan mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tembilahan dengan melihat variabel tata cara pemungutan dan wilayah pemungutan yaitu sebagai berikut:

1. Petugas parkir tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir dan jika memberikan karcis tidak diporposi oleh Dinas terkait;
2. Petugas parkir tidak memakai atribut dalam memberikan pelayanan;
3. Masih seringnya masyarakat menemui petugas parkir liar.

### **5.2.3 Pengawasan dan Sanksi Administrasi**

Pengawasan adalah proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. S.P Siagian (2004 : 125) dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa implementasi/pelaksanaan tanpa pengawasan yang baik akan sia-sia karena sering kali antara konsep dengan implementasi di lapangan sangat berbeda maka dari itu diperlukan pengawasan dalam pelaksanaan suatu kebijakan publik.

Sejalan dengan hal tersebut pelayanan parkir umum Kota Tembilahan juga memerlukan pengawasan yang baik agar dapat terlaksana sesuai dengan semestinya. Pengawasan parkir umum diatur dalam Perda No.27 Tahun 2010 sebagaimana terdapat pada Pasal 24 menyebutkan bahwa pengawasan atas pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Perda di atas tidak dijelaskan secara rinci hanya memberikan gambaran secara umum mengenai tata cara pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Untuk mengetahui bentuk-bentuk pengawasan perparkiran



tersebut, penulis melakukan wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Bapak (Drs. T.M. Saifullah, MM). beliau mengatakan:

*"Adapun pengawasan dilakukan melalui informasi yang diterima dari masyarakat dan melalui operasi rutin yang dilakukan setiap minggu dan operasi berkala ". (Wawancara, Senin, Pukul 10.00 Wib, 19 November 2012)*

Pernyataan Bapak Saifullah di atas menegaskan bahwa pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam pengelolaan perpajakan di Kota Tembilahan terdapat 3 (tiga) bentuk pengawasan yaitu:

1. Pengawasan rutin yang dilakukan setiap hari;
2. Operasi berkala (setiap Minggu/ Bulan);
3. Adanya informasi permasalahan yang terjadi di lapangan.

Sedangkan sanksi administrasi adalah alat kekuasaan yang bersifat hukum publik yang dapat digunakan oleh pemerintah sebagai reaksi atas ketidakpatuhan terhadap kewajiban yang terdapat dalam norma hukum administrasi negara (<http://fdimasn.blogspot.com>). Pengertian di atas mengenai sanksi administrasi terdapat 4 (Empat) unsur elemen yaitu:

1. Alat kekuasaan (machtmiddelen)
2. Bersifat hukum publik (publiekrechtelijke)
3. Digunakan oleh pemerintah (overheid)
4. Sebagai reaksi atas ketidakpatuhan (reactie op niet-naleving)

Adapun macam-macam sanksi dalam Hukum Administrasi Negara (HAN) dibagi menjadi 4 (empat) yaitu:

1. Paksaan pemerintah (*bestuurdwang*)
2. Penarikan kembali keputusan yang menguntungkan (izin, subsidi, pembayaran)
3. Pengenaan uang paksa oleh pemerintah (*dwangsom*)
4. Pengenaan denda administratif (*administratieve boete*)

Dari keempat (4) macam-macam sanksi Hukum Administrasi Negara (HAN) tersebut, sanksi yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum termasuk kedalam Pengenaan denda administratif (*administratieve boete*) sebagaimana terdapat pada Pasal 16 Ayat 1 menyebutkan bahwa wajib retribusi yang tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang tertuang, yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan Surat Tanda Retribusi Daerah (STRD).

**a. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan pengawasan pengelolaan parkir di lapangan**

Pengawasan merupakan salah satu faktor penentu dari suatu kebijakan publik karna implementasi kebijakan tanpa pengawasan yang baik akan mengalami kendala-kendala yang kemudian berdampak kepada tujuan dari kebijakan tersebut. Begitu juga dengan Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan akan mengalami kendala-kendala dilapangan

sehingga dibutuhkan pengawasan sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar tujuan dapat tercapai dengan baik.

Adapun untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan pengawasan dan sanksi administrasi dengan item penilaian Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan pengawasan pengelolaan parkir di lapangan dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.22**  
**Jawaban Responden Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Melakukan Pengawasan Pengelolaan Parkir di Lapangan**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	14	14 %
2.	Sering	19	19 %
3.	Kadang-Kadang	38	38 %
4.	Tidak Pernah	29	29 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa mayoritas responden menyatakan bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan pengelolaan parkir di lapangan masih dalam kategori Kadang-Kadang, yaitu sebanyak 38 orang atau 38% dari keseluruhan jumlah responden. Selanjutnya diikuti dengan responden yang menjawab Tidak Pernah sebanyak 29 orang atau 29% responden dan responden yang menjawab Sering 19 orang atau 19% responden sedangkan responden yang menjawab paling sedikit yaitu Tidak Pernah 14 orang atau 14% responden.

Berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa pengawasan pengelolaan parkir umum yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika masih dikategorikan Kadang-Kadang artinya pengawasan yang dilakukan tidak maksimal. Hal ini sejalan hasil wawancara penulis dengan salah seorang petugas parkir yaitu Bapak Udin beliau mengatakan:

*“Ya, kalau untuk pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika jarang sekali melakukan pemantauan/pengawasan di lapangan perparkiran”.* (Wawancara, Selasa 20 November 2012 Pukul 16:30 Wib).

Berdasarkan hasil wawancara di atas menyatakan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika tidak dilaksanakan dengan baik terbukti dengan pernyataan petugas parkir di atas, akan tetapi berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sangat berbeda dengan hasil penelitian dan wawancara penulis dengan petugas parkir umum. Adapun hasil wawancara dengan Bapak Sekretaris Dinas, (Drs. H. T.M. Saifullah, MM) beliau, mengatakan:

*“Pengawasan yang kita lakukan dalam pengelolaan parkir umum sudah berjalan dengan baik terlihat tidak adanya masalah yang serius yang terjadi di lapangan”.* (Wawancara, Selasa 20 November 2012. Pukul 11:37 Wib)

Hasil wawancara di atas membuktikan bahwa pernyataan kedua pihak tersebut sangat berbedah. Menurut penulis hal ini dapat dimaklumi karena Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika tidak akan mungkin mengatakan jarang melakukan pengawasan di lapangan sebab ini menyangkut tugas dan tanggungjawabnya. Ketika mereka mengatakan hal

tersebut berarti tugas dan tanggungjawab mereka tidak dijalankan dengan baik sehingga menimbulkan “*image*” yang tidak baik, baik kepada atasannya terlebih lagi kepada masyarakat. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai sudahkah berjalan dengan baik fungsi pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap pengelolaan perparkiran di Kota Tembilahan dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.23**  
**Jawaban Responden Mengenai Sudahkah Berjalan dengan Baik Fungsi Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Terhadap Pengelolaan Perparkiran di Kota Tembilahan**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Baik	19	19 %
2.	Cukup Baik	22	22 %
3.	Kurang Baik	39	39 %
4.	Tidak Baik	20	20 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel 5.23 di atas dengan indikator pertanyaan mengenai sudahkah berjalan dengan baik fungsi pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap pengelolaan perparkiran di Kota Tembilahan maka diperoleh hasil pengolahan data sebesar 39 orang atau 39% responden penelitian menyatakan bahwasanya pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan pengelolaan parkir umum dikategorikan Kurang Baik. selanjutnya diikuti responden yang menjawab 22 orang atau 22% responden penelitian dengan kategori jawaban Cukup Baik kemudian jawaban responden penelitian yang menjawab Tidak Baik sebanyak 20 orang atau

20% responden dan jawaban paling sedikit yang memilih pilihan jawaban Baik yaitu sebanyak 19 orang atau 19% dari keseluruhan jumlah responden penelitian.

Dari data penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap pengelolaan parkir umum belum berjalan dengan baik, terbukti jaranganya Dinas terkait melakukan pengawasan di lapangan. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap petugas parkir yang melakukan pungutan retribusi tidak sesuai ketentuan dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.24**  
**Jawaban Responden Mengenai Pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Terhadap Petugas Parkir yang Melakukan Pungutan Retribusi Tidak Sesuai Ketentuan**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Baik	6	6 %
2.	Cukup Baik	13	13 %
3.	Kurang Baik	51	51 %
4.	Tidak Baik	30	30 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa mayoritas responden menyatakan bahwa pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap petugas parkir yang melakukan pungutan retribusi tidak sesuai ketentuan masih dalam kategori Kurang Baik, yaitu sebanyak 51 orang atau 51% dari keseluruhan jumlah responden. Selanjutnya diikuti dengan responden yang menjawab Tidak Baik sebanyak 30 orang atau 30% responden dan responden yang menjawab Cukup Baik Sebanyak 13 orang

atau 13% responden sedangkan responden yang menjawab paling sedikit yaitu Baik Sebanyak 6 orang atau 6% dari keseluruhan responden penelitian.

Berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap petugas parkir yang memungut uang parkir tidak sesuai yang ditetapkan dalam Perda masih termasuk kategori Kurang Baik, artinya Dinas terkait belum mampu mengatasi permasalahan tersebut. Hal ini sejalan dengan apa yang diungkapkan oleh masyarakat/pengguna jasa parkir ketika penulis menyebarkan angket penelitian ini, dengan Saudari Yuliana (pengguna motor) beliau mengatakan:

*“Kadang kami jengkel petugas parkir disini Bang....karna kadang-kadang minta uang parkir Rp. 1000 dan kadang-kadang minta Rp.2000, apalagi kalau malam dan masalah karcis tak pernah ada yang memberikan pada kami”.* (Wawancara, Senin 19 November 2012 Pukul 16:40 Wib).

Dari hasil wawancara di atas memperjelas bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum melakukan pengawasan secara maksimal sehingga masih terdapat petugas parkir yang nakal meminta uang parkir tidak sesuai dengan ketentuan Peraturan Daerah.

**b. Bagi kontraktor yang tidak membayar tepat pada waktu akan dikenakan sanksi administratif berupa bunga 2%**

Sanksi administrasi adalah alat kekuasaan yang bersifat hukum publik yang dapat digunakan oleh pemerintah sebagai reaksi atas ketidakpatuhan terhadap kewajiban yang terdapat dalam norma hukum administrasi negara. Sanksi ini berupa denda yang diberikan oleh penyelenggara Negara kepada

pihak kontraktor dalam hal ini Gabungan Pemuda Tembilaan (GAPETE) dan PAM SWAKARSA Kabupaten Indragiri Hilir ketika kesepakatan yang ditetapkan dilanggar atau tidak dipatuhi akan diberikan sanksi berupa denda 2% sebagaimana diatur dalam Perda Nomor 27 Tahun 2010 terdapat dalam Pasal 16 Ayat 1 menyebutkan bahwa wajib retribusi yang tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiap bulan dari retribusi yang terutang, yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan STRD. Untuk mengetahui tanggapan responden mengenai pihak kontraktor yang tidak membayar/kurang bayar retribusi tepat waktu akan dikenakan sanksi administrasi sebesar 2% dapat dilihat tabel berikut ini:

**Tabel V.25**  
**Jawaban Responden Mengenai Pihak Kontraktor yang Tidak Membayar Retribusi Tepat Waktu akan di Kenakan Sanksi 2%**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	19	19 %
2.	Sering	16	16 %
3.	Kadang-Kadang	41	41 %
4.	Tidak Pernah	24	24 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa responden yang menjawab pertanyaan mengenai pihak kontraktor yang tidak membayar retribusi tepat waktu akan dikenakan sanksi 2% dengan pilihan jawaban Kadang-Kadang yaitu sebanyak 41 orang atau 41% dari jumlah keseluruhan responden penelitian. Selanjutnya responden yang menjawab Tidak Pernah sebanyak 24 orang atau 24% responden kemudian diikuti responden yang menjawab



Selalu sebanyak 19 orang atau 19% responden sedangkan responden yang paling sedikit memberikan jawaban pada pilihan kategori Sering yaitu sebanyak 16 orang atau 16% dari keseluruhan jumlah responden penelitian ini.

Berdasarkan data penelitian di atas dapat dikatakan bahwa pihak kontraktor yang tidak membayar angsuran perbulan tepat pada waktu yang telah ditentukan akan dikenakan sanksi sebesar 2% masih dalam kategori Kadang-Kadang yaitu sebanyak 41 orang atau 41 responden. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan responden mengenai Sanksi yang dikenakan kepada pihak kontraktor karna tidak membayar tepat waktu sudah sesuai dengan aturan yang berlaku dapat kita lihat pada tabel berikut:

**Tabel V.26**  
**Jawaban Responden Mengenai Sanksi yang dikenakan Kepada Pihak**  
**Kontaktor Karna Tidak Membayar Tepat Waktu Sudah Sesuai dengan**  
**Aturan yang Berlaku**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Sesuai	12	12 %
2.	Cukup sesuai	25	25 %
3.	Kurang Sesuai	52	52 %
4.	Tidak Sesuai	11	11 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Dari tabel di atas dapat dilihat mayoritas responden menyatakan bahwa sanksi yang dikenakan kepada pihak kontraktor karna tidak membayar tepat waktu sudah sesuai dengan aturan yang berlaku, responden yang memberikan jawaban Kurang Sesuai yaitu sebanyak 52 orang atau 52% dari keseluruhan jumlah responden. Selanjutnya diikuti oleh responden yang menjawab Cukup Sesuai yaitu sebanyak 25 orang atau 25% responden dan

yang menjawab Sesuai sebanyak 12 orang atau 12% responden sedangkan yang paling sedikit yaitu responden yang memilih jawaban Tidak Sesuai sebanyak 11 orang atau 11% dari keseluruhan responden penelitian.

Berdasarkan data di atas dapat dikatakan bahwa sanksi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kurang Sesuai dengan aturan yang ada, hal ini tidak sejalan dengan hasil wawancara penulis dengan bendaharawan Pembantu, dengan Bapak (Ridwan, A.Md) beliau mengatakan:

*“ Kita sudah menerapkan dengan baik aturan yang ada dalam Perda No. 27 Tahun 2010 tersebut, khususnya mengenai sanksi administrasi bagi pihak kontraktor yang tidak membayar setelah jatuh tempo setiap bulannya”. (Wawancara, Selasa 20 November 2012. Pukul 09:00 Wib)*

Berdasarkan hasil wawancara di atas dengan Pak Ridwan selaku bendaharawan pembantu dapat disimpulkan bahwa penerapan sanksi yang diberikan kepada pihak kontraktor yang terlambat membayar angsuran sisa kontrak perbulannya sudah dilakukan dengan baik yang mengacu kepada Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tersebut.

#### **c. Memberikan surat teguran wajib retribusi yang telah jatuh tempo**

Retribusi merupakan iuran wajib kepada masyarakat kepada Negara atas pelayanan yang diberikan Negara terhadap masyarakatnya yang dapat dipaksakan dan dapat kontraprestasi langsung diterima artinya siapa yang membayar retribusi tersebut maka dapat menikmati pelayanan jasa dari

pemerintah. Berdasarkan dari penjelasan di atas mengenai retribusi tersebut, pelayanan parkir di tepi jalan umum Kota Tembilahan termasuk retribusi daerah Kabupaten Indragiri Hilir yang dipungut kepada masyarakat atas pemberian jasa dari pemerintah untuk masyarakat, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pengelolaan pelayanan parkir di tepi jalan umum Kota Tembilahan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan kerjasama dengan pihak kontraktor yaitu dengan organisasi masyarakat Gabungan Pemuda Tembilahan (GAPETE) dan Organisasi PAM SWAKARSA Kabupaten Indragiri Hilir Jadi mekanisme pembayaran kontrak 50% sebelum penandatanganan harus dibayar oleh pihak pemenang kontrak dan sisa 50% dibayar dengan cara dicicil setiap bulannya, artinya ketika pihak kontraktor kurang membayar atau telah jatuh tempo pembayaran dari waktu yang ditetapkan maka akan diberikan surat teguran dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 16 Ayat 3 mengatakan bahwa pelaksanaan penagihan retribusi dikeluarkan setelah 7 (tujuh) hari sejak jatuh tempo pembayaran dengan mengeluarkan surat bayar/penyetoran atau surat lainnya yang sejenis sebagai awal tindakan pelaksanaan penagihan.

Adapun untuk mengetahui tanggapan responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan pengawasan dan sanksi

administrasi dengan sub indikator Memberikan surat teguran wajib retribusi yang telah jatuh tempo dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel V.27**  
**Jawaban Responden Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Memberikan surat Teguran Kepada Wajib Retribusi yang Jatuh Tempo**

No	Kategori Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Selalu	18	20 %
2.	Sering	28	30 %
3.	Kadang-Kadang	41	39 %
4.	Tidak Pernah	13	13 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Berdasarkan tabel 5.27 di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden memberikan pilihan jawabannya mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika memberikan surat teguran kepada wajib retribusi yang telah jatuh tempo dengan pilihan jawaban Kadang-Kadang yaitu sebanyak 41 orang atau 41% dari keseluruhan jumlah responden penelitian. Kemudian pilihan jawaban yang tidak jauh beda dengan pilihan jawaban pertama yaitu Sering sebanyak 28 orang atau 28% responden. Selanjutnya diikuti jawaban responden yang memberikan pilihan jawaban Selalu sebanyak 18 orang atau 18% responden dan yang terakhir pilihan jawaban Tidak Pernah menempati pilihan jawaban yang paling sedikit responden yang memilih jawaban tersebut yaitu sebanyak 13 orang atau 13% dari keseluruhan responden penelitian.

Berdasarkan data penelitian di atas dapat kita simpulkan bahwa Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam memberikan surat teguran kepada pihak kontraktor yang telah jatuh tempo dikategorikan

Kadang-Kadang artinya bahwa surat teguran itu tidak selalu diberikan kepada pihak yang bermasalah. Hasil penyebaran angket ini juga berbedah dengan hasil wawancara penulis dengan ketua panitia pengelola parkir umum Kota Tembilahan, dengan (Bapak Syofran, S.Sos,MM) beliau mengatakan:

*“Kita selalu mengirimkan surat teguran kepada pihak kontraktor yang telah jatuh tempo sesuai dengan aturan perda No. 27 tahun 2010, bahwa setelah 7 (tujuh) hari setelah jatuh tempo pembayaran maka kita keluarkan surat bayar/penyetoran/teguran/peringatan/surat lain yang sejenis dan apabila 7 (tujuh) hari surat tersebut dilayangkan maka wajib retribusi harus melunasi”* (Wawancara, Rabu, 22 November 2012 Pukul 09:03 Wib)

Dari hasil wawancara penulis di atas dapat disimpulkan bahwa surat teguran kepada pihak kontraktor yang telah jatuh tempo pembayarannya sudah dijalankan dengan baik oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

#### **d. Sumber Daya Petugas Parkir**

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan salah satu sumber daya yang terdapat dalam organisasi, meliputi semua orang yang melakukan aktivitas. Secara umum, sumber daya yang terdapat dalam suatu organisasi bisa dikelompokkan atas dua macam, yakni: (1) Sumber daya manusia (human resources). (2) Sumber Daya Non-manusia (non human resources) yang termasuk dalam kelompok sumber daya non-manusia ini antara lain modal, mesin, teknologi, bahan-bahan (material) dan lain-lain. ( Faustino, 2003: 1).

Keseluruhan sumber daya yang tersedia dalam suatu organisasi, baik organisasi publik maupun swasta, sumber daya manusia adalah yang paling penting dan sangat menentukan. Sumber daya manusia merupakan satu-satunya sumber daya yang memiliki akal, perasaan, keinginan, kemampuan, keterampilan, pengetahuan, dorongan, daya dan karya. Satu-satunya sumber daya yang memiliki ratio, rasa, dan karsa. Semua potensi sumber daya manusia tersebut sangat berpengaruh terhadap upaya organisasi dalam pencapaian tujuannya. Betapun majunya teknologi, berkembangnya informasi, tersedianya modal dan memadainya bahan, namun jika sumber daya manusia maka akan sulit bagi organisasi untuk mencapai tujuannya. Betapun bagus kebijakan dan rencana organisasi, akan tetapi jika sumber daya manusianya tidak mempunyai kompetensi dan keterampilan untuk menjalankan tugas serta tanggungjawabnya juga akan sia-sia. Sebab sumber daya yang lain akan bagus jika sumber daya manusianya baik, yang sering terjadi di Indonesia peralatan canggih di datangkan di luar Negeri akan tetapi dengan teknologi canggih tersebut tidak bisa dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya karna sumber daya manusianya tidak mampu untuk mengoprasikannya.

Kebijakan Pemerintah Daerah Kabupaten Indragiri Hilir tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum akan teralisasi dengan baik jika aktor-aktor pelaksananya (SDM) memiliki kompetensi dan keterampilan. Untuk melihat lebih jelas aktor-aktor yang ikut serta dalam

mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan yaitu:

1. Pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika beserta anggotanya sebagai pihak pertama.
2. Pihak Kotraktor dan petugas parkir umum sebagai pihak kedua.

Kedua belah pihak di atas mempunyai tugas dan fungsi (Tupoksi) masing-masing sesuai aturan/kesepakatan yang tertuang dalam surat perjanjian. Adapun Sumber daya manusia dari pihak Dinas Pehubungan, Komunikasi dan Informatika. Terdiri dari lulusan Diploma III, S1 dan S2. Sedangkan untuk pihak kedua yaitu Kontraktor yang kualitas sumber daya manusianya masih tergolong rendah sebagaimana hasil wawancara penulis dengan ketua kontraktor parkir umum yaitu dengan Bapak ( Herman Maulana) beliau mengatakan:

*“ya... mengenai sumber daya manusia anggota (petugas parkir) kita, memang kita akui masih tergolong rendah karena sebagian besar hanya tamat SD bahkan tidak tamat. (Wawancara Selasa, 20 Novermber 2012 Pukul 10,05 Wib).*

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa kualitas sumber daya manusia petugas parkir umum Kota Tembilahan masih tergolong rendah. Sehingga dari latar belakang Sumber Daya Manusia (SDM) tersebut, dapat mempengaruhi kualitas kerja dan pelayanan petugas berikan kepada pengguna jasa parkir. Dari wawancara diatas juga diperkuat hasil wawancara penulis dengan petugas parkir, ketika penulis menanyakan masalah pendidikannya rata beliau semua menjawab tamatan SMP hanya 3 orang dan lain tamatan SD bahkan tidak tamat. Adapun untuk mengetahui

rekapitulasi jawaban responden dengan indikator pengawasan dan sanksi administrasi dapat dilihat pada tabel V.28 berikut ini:

**Tabel V.28**  
**Rekapitulasi Jawaban Responden dengan Indikator Pengawasan dan Sanksi Administrasi**

No	Pertayaan	Alternatif Jawaban								N	%
		S		CS		KS		TS			
		F	%	F	%	F	%	F	%		
1.	Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika melakukan pengawasan pengelolaan parkir di lapangan	14	14	19	19	38	38	29	29	100	100
2.	Mengenai sudahkah berjalan dengan baik fungsi pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap pengelolaan perparkiran di Kota Tembilahan	19	19	22	22	39	39	20	20	100	100
3.	Mengenai pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika terhadap petugas parkir yang melakukan pungutan retribusi tidak sesuai ketentuan	6	6	13	13	51	51	30	30	100	100
4.	Mengenai pihak kotraktor yang tidak membayar retribusi tepat waktu akan dikenakan sanksi 2%	19	19	16	16	41	41	24	24	100	100
5.	Mengenai Sanksi yang dikenakan kepada pihak kontraktor karna tidak membayar tepat waktu sudah sesuai dengan aturan yang berlaku	12	12	25	25	52	52	11	11	100	100
6.	Mengenai Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika memberikan surat teguran kepada wajib retribusi yang jatuh tempo	18	18	28	28	41	41	13	13	100	100
Jumlah		88	14,67	123	20,5	262	43,67	127	21,17	600	100/100

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*



Keterangan tabel :

S : Sesuai

CS : Cukup Sesuai

KS : Kurang Sesuai

TS : Tidak Sesuai

Dari tabel rekapitulasi jawaban responden di atas dari indikator pengawasan dan sanksi administrasi dapat dilihat bahwa mayoritas responden memilih jawaban **Kurang Sesuai** yaitu sebanyak 262 atau 43,67% dari jumlah keseluruhan. Selanjutnya responden yang menjawab **Tidak sesuai** sebanyak 127 atau 21,17% dan kemudian diikuti responden yang memilih jawaban **Cukup Sesuai** sebanyak 123 atau 20,5% sedangkan rekapitulasi responden mengenai Pengawasan dan sanksi administrasi paling sedikit yaitu responden yang memilih jawaban **Sesuai** yaitu sebanyak 88 atau 14,67% dari jumlah keseluruhan. Berdasarkan data rekapitulasi penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa Implementasi Peraturan Daerah tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan dilihat dari pengawasan dan sanksi administrasi masih dalam kategori **Kurang Sesuai**. Hal ini sejalan dengan hasil observasi dan wawancara penulis masih terdapat permasalahan-permasalahan dengan Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan umum di Kota Tembilahan dengan melihat indikator Pengawasan dan sanksi administrasi yaitu pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum dilaksanakan dengan baik sebab jaranganya melaksanakan pengawasan perparkiran di lapangan.

Selanjutnya untuk mengetahui rekapitulasi jawaban responden tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dapat dilihat tabel 5.29 berikut ini:

**Tabel V.29**  
**Rekapitulasi Jawaban Responden Tentang Implementasi Peraturan**  
**Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di**  
**Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan**

No	Variabel	Alternatif Jawaban								N	%
		S		CS		KS		TS			
		F	%	F	%	F	%	F	%		
1	Mengenai Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi	155	25,83	135	22,5	138	23	172	28,67	600	100
2	Mengenai Tata Cara Pumungutan dan Wilayah Pemungutan	135	16,88	155	19,38	279	34,88	231	28,88	800	100
3	Mengenai Pegawasan dan Sanksi Administrasi	88	14,67	123	20,5	262	43,67	127	21,17	600	100
Jumlah		378	18,9	413	20,65	679	33,95	530	26,5	2000	100/100

Sumber: *Data Olahan Penelitian 2012*

Keterangan tabel :

S : Sesuai

CS : Cukup Sesuai

KS : Kurang Sesuai

TS : Tidak Sesuai

Dari tabel rekapitulasi jawaban responden dari sub variabel di atas dapat dilihat bahwa mayoritas responden memilih jawaban **Kurang Sesuai** yaitu sebanyak 679 atau 33,95% dari jumlah keseluruhan selanjutnya responden yang memilih jawaban **Tidak Sesuai** sebanyak 530 atau 26,5% kemudian diikuti responden yang menjawab **Cukup Sesuai** sebanyak 413 atau 20,65%

sedangkan responden yang memilih jawaban paling sedikit yaitu **Sesuai** sebanyak 378 atau 18,9% dari jumlah keseluruhan. Berdasarkan hasil penelitian di atas dapat disimpulkan bahwa Implementasi Peraturan Daerah tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan masih dalam kategori **Kurang Sesuai**. Hal ini diperkuat dengan hasil observasi dan wawancara penulis terdapat beberapa permasalahan yaitu sebagai berikut:

1. Sebagian petugas parkir masih ada yang meminta/memungut uang parkir tidak sesuai dengan Perda;
2. Pemerintah Daerah belum mensosialisasikan dengan baik mengenai tarif retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
3. Petugas parkir tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir dan jika memberikan karcis tidak diporporasi (disahkan) oleh Dinas terkait;
4. Petugas parkir tidak memakai atribut (baju seragam parkir, topi, peluit, dan *identity card*) dalam memberikan pelayanan;
5. Masih seringnya masyarakat menjumpai petugas parkir liar (tidak resmi).
6. Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum dilaksanakan dengan baik ditandai jaranganya melaksanakan pengawasan perparkiran di lapangan;
7. Masih lemah Sumber Daya Manusia (SDM) petugas parkir.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum merupakan salah satu retribusi yang dipungut oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Indragiri Hilir seperti yang diamanahkan oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat dan Daerah, sebagai bentuk penyelenggaraan pemerintahan memberikan kewenangan mengatur dan mengurus penyelenggaraan Pemerintahan, sehingga daerah dapat menggali potensi-potensi sumber daya yang dimiliki untuk menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD), dalam rangka penyelenggaraan Pemerintahan Daerah.

Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kabupaten Indragiri Hilir, menjelaskan bahwa perparkiran dikelola oleh Pemerintah Daerah lebih tepatnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dengan melalui pola kerja sama dengan pihak ketiga (Pihak Kontraktor). Adapun dalam penelitian ini penulis ingin mengetahui sejauhmana implementasi Perda tersebut, dengan menyusun 3 (Tiga) indikator yang penulis jadikan sebagai tolak ukur dalam penelitian ini yang berdasarkan Pasal 7,8, 9, 10, 11, 16, 24 serta Surat Perjanjian Kontrak yang terdapat pada Pasal 5 dan 10 sehingga dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Prinsip penetapan dan struktur besarnya tarif retribusi diketahui responden yang memberikan jawaban terbanyak yaitu Tidak Sesuai 172 orang atau

28,67% responden sehingga dikategorikan Tidak Sesuai dengan amanah Perda No. 27 Tahun 2010 tersebut.

2. Tata cara pemungutan dan wilayah pungutan diketahui responden yang memberikan jawaban terbanyak yaitu Kurang Sesuai sebanyak 279 orang atau 34,88% responden sehingga masih dikategorikan Kurang Sesuai dengan amanah Perda No. 27 Tahun 2010 tersebut.
3. Pengawasan dan sanksi administrasi diketahui responden yang memberikan jawaban terbanyak yaitu Kurang Sesuai sebanyak 262 orang atau 43,67% responden sehingga masih ketegorikan Kurang Sesuai dengan amanah Perda No. 27 Tahun 2010 tersebut.
4. Dari ketiga indikator penelitian tentang Implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan, dikategorikan Kurang Sesuai dengan yang tertuang pada Perda tersebut. Hal ini sejalan dengan hasil observasi dan wawancara penulis terjadi beberapa permasalahan yaitu:
  1. Sebagian petugas parkir masih ada yang meminta/memungut uang parkir tidak sesuai dengan Perda;
  2. Pemerintah Daerah belum mensosialisasikan dengan baik mengenai tarif retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.
  3. Petugas parkir tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir dan jika memberikan karcis tidak diporporasi (disahkan) oleh Dinas terkait;

4. Petugas parkir tidak memakai atribut (baju seragam parkir, topi, peluit, dan *identity card*) dalam memberikan pelayanan;
5. Masih seringnya masyarakat menjumpai petugas parkir liar tidak resmi);
6. Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum dilaksanakan dengan baik ditandai jaranganya melaksanakan pengawasan perparkiran di lapangan;
7. Masih lemah Sumber Daya Manusia (SDM) petugas parkir.

## **6.2 Saran**

Adapun saran-saran yang dapat penulis berikan sebagai sumbangsih terhadap implementasi Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Tembilahan kepada pihak terkait agar dapat menjalankan tugasnya dengan baik antara lain:

1. Pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika harus meningkatkan kinerja dengan cara melakukan sistem pelelangan parkir dengan terbuka kepada public/online secara tranparansi, adil, jujur dan ankuntabel serta sesuai dengan aturan, harus melakukan pengawasan pengelolaan parkir di lapangan dengan secara rutin bukan hanya dikonsep akan tetapi diaplikasinya dan memberikan ketegasan (sanksi) kepada pihak kontraktor yang kurang membayar/tidak membayar nilai kontrak sesuai dengan perjanjian.
2. Pihak Kontraktor harus merekrut Sumber Daya Manusia (SDM) petugas parkir yang lebih baik, sehingga dengan SDM yang baik diharapkan akan

memberikan pelayanan dengan ramah, memberikan rasa aman dan profesional dalam menjalankan tugasnya dan pihak kontraktor harus menjalankan semua hasil kesepakatan yang terdapat dalam surat perjanjian dengan secara konsisten serta harus menindak tegas kepada anggotanya/petugas parkir yang memungut uang tidak sesuai dengan ketentuan.

3. Kepada masyarakat sebagai pengguna jasa parkir diharapkan dapat berpartisipasi membayar tarif parkir, bersikap tegas kepada petugas parkir yang meminta uang parkir tidak sesuai dengan aturan serta melaporkan kepada pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika agar diberikan sanksi.
4. Peneliti selanjutnya diharapkan melakukan penelitian yang mendalam terhadap objek permasalahan ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Suharsimi Arikunto, 1996, *Prosedur Penelitian, (Edisi Revisi III Cetakan Kesepuluh)* Jakarta, Rineka Cipta
- Boediono, 2003, *Pelayanan Prima Perpajakan*, Jakarta, Rineka Cipta
- Gomes Cardoso Faustino, 2003, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta, Penerbit Andi
- Hessel Nogi S. Tangkilisan (Cetakan I 2003) *Kebijakan Publik yang membumi, Konsep, strategi dan Kasus Kerja Lukman Offset dan Yayasan Pembaruan Administrasi Publik Indonesia*
- M. Irfan Islamy 2003, *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*, Jakarta, Bumi Aksara
- Josef Riwu, 2005, *Propek Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia (identifikasi factor-faktor yang mempengaruhi penyelenggaraan otonomi daerah)*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada
- Riant D Nograho, 2004, *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*, Jakarta, PT. Alex Media Komputindo
- Moleong J. Lexy, 2007, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung, PT Remaja Rosdakarya
- Mardiasmo, 2002, *Otonomi & Manajemen Keuangan Daerah*, Yogyakarta, Penerbit Andi
- Moenir, 2000, *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Jakarta, Bumi Aksara
- Singarimbun Masri dan Effendi Sofian, 1989, *Metode Penelitian Survei*, Jakarta, LP3ES, anggota IKAPI.
- Sembiring Sentosa, 2006, *Himpunan Lengkap Undang-Undang tentang Pemerintah Daerah*. Bandung, Nuansa Aulia
- Siahaan P. Siagian, 2005, *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Jakarta, Rajawali Press
- Siagian P. Sondang, 2004, *Fungsi-fungsi Manajerial*, Jakarta, Bumi Aksara.
- Sugiono, 2010, *Metode Penelitian kuantitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta



- \_\_\_\_\_ 2010, *Metode Penelitian Administrasi*, Bandung, CV. Alfabeta
- Subarsono AG, 2005, *Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar
- Syaukani.Afan Gaffar,Ryaas Rasyid, 2007, *Otonomi Daerah Dalam Negara Kesatuan*, Yogyakarta, Pustakan Pelajar.
- Pasolong Harbani, 2008, *Teori Administrasi Publik*, Bandung Alfabeta
- Umar. Husein, 2003, *Metode Riset Akuntansi Terapan*, Jakarta, Ghalia Indonesia
- Winarno. Budi, (2002), *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Media Presindo (Anggota IKAPI)
- Wibawa. Samodra, 2011, *Politik Perumusan Kebijakan Publik*, Yogyakarta Graha Ilmu
- Dunn N. William, 2003, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press
- Wahab. Abdul. Solichin, (2004), *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*, Jakarta, Bumi Aksara.
- Yani. Ahmad, 2008, *Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
- Zuriah. Nurul, 2009, *Metode Penelitian Sosial dan Pendidikan*, Jakarta, PT Bumi Aksara.

#### **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN:**

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah.*
- Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum Kabupaten Indragiri Hilir*

#### **JURNAL dan SKRIPSI**

- Muslim, 2011, Mobilitas Sosial Petani Karet Konservasi ke Petani Kelapa Sawit di Desa Parit Kebumen Kecamatan Rupa Kabupaten Bengkalis, *Jurnal El-Riyasah (Kepemimpinan & Administrasi) Vol. 2. No. 2 101-212.*
- Lulu Meirine, 2009, *Pengelolaan Reribusi Parkir Kota Tembilahan*, Pekanbaru: Universitas Riau

Santi Puspita Sari, 2010, *Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Perawang*, Pekanbaru: UIN Suska Riau

**WEBSITE:**

<http://health.kompas.com>. Akses Selasa 04 Desember 2012 Pukul 09:34 Wib

<http://fosilbasyar.wordpress.com>. Akses Selasa 04 Desember 2012 Pukul 09:38 Wib

<http://fdimasn.blogspot.com>. Akses Jumat 17 Januari 2013 Pukul 21:10 Wib

<http://pekanbaru.tribunnews.com>, <http://detikriau.org> dan <http://metrotvnews.com>. Akses 29 November Pukul 10:15 Wib

**REFERENSI LAIN:**

*Surat Perjanjian Kontrak Parkir Umum Kota Tembilahan Antara di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dan Pihak Kontraktor Tahun 2011*

*Surat Perjanjian Kontrak Parkir Umum Kota Tembilahan Antara di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dan Pihak Kontraktor Tahun 2012*

*Al-Quran Surat An-Nisa' Ayat 59*

*Al-Quran Al-Hujurat Ayat 15*

*Al-Quran Surat An-Nisa Ayat 86*

*Al-Quran Surat At-Taubah Ayat 2*

*Al-Quran Surat Al-Fajr Ayat 14*

*Al-Quran Surat Al-Hadid Ayat 4*